

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Глазкова Анна Сергіївна

УДК: 656.2:334.012.82

ФОРМУВАННЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ РОЗВИТКУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2017

Дисертацією є рукопис.
Робота виконана в Українському державному університеті залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник:

доктор економічних наук, професор,
Дикань Володимир Леонідович,
Український державний університет
залізничного транспорту, завідувач кафедри
економіки та управління виробничим і
комерційним бізнесом.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України,
Шинкаренко Володимир Григорович,
Харківський національний автомобільно-
дорожній університет, професор кафедри
менеджменту;

кандидат економічних наук, доцент,
Гненний Микола Васильович,
Дніпропетровський національний
університет залізничного транспорту імені
академіка В. Лазаряна,
доцент кафедри економіки та менеджменту.

Захист відбудеться «26» травня 2017 р. о 15.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українському державному університеті залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Українського державного університету залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209 і на сайті Українського державного університету залізничного транспорту: <http://kart.edu.ua>.

Автореферат розісланий «26» квітня 2017 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради



І.В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Залізничний транспорт України є основою всієї транспортної інфраструктури країни. Від стану виробничого потенціалу та якості роботи українських залізниць залежить ефективність функціонування підприємств національного господарства, в першу чергу матеріальної сфери, підтримка соціально-економічної стабільності в країні.

На сучасному етапі господарювання поточна ефективна діяльність підприємств залізничного транспорту та їх перспективи конкурентостійкості у майбутньому стримуються як внутрішніми, так і зовнішніми чинниками, серед яких слід виділити: спад рівня вітчизняного виробництва; обмежене використання транзитного потенціалу, посилення конкуренції з боку інших видів транспорту (в першу чергу автомобільного); незавершені структурні перетворення в залізничній галузі, прогресуючі тенденції старіння основних фондів; низька якість послуг; відсутність державної підтримки інноваційного розвитку та недосконалість законодавчої бази у частині залучення інвестицій; низький рівень реалізації взаємодії з вітчизняним транспортним машинобудуванням, галузями нафтохімії, приладобудування й зв'язку та багато інших.

Проблеми залізничного транспорту загострюються на фоні спаду промислового виробництва в країні, яке за 2015 рік склало 13,4 % порівняно з 2014 роком. Виклики нових світових реалій поставили перед залізничним транспортом завдання активізації інноваційної діяльності – найбільш ефективного засобу підвищення конкурентоспроможності підприємств та включення у глобальні ланцюжки формування вартості, що обумовлює актуалізацію поглибленого вивчення науково-практичної проблеми обґрунтування сучасних векторів та інструментів забезпечення стійкого розвитку підприємств залізничного транспорту з урахуванням інноваційних змін у промисловому секторі економіки.

Питанням соціально-економічного розвитку національного господарства України і промислового сектора зокрема присвячені праці таких відомих вчених-економістів, як О. Амоша, В. Геєць, З. Герасимчук, Я. Жаліло, Ю. Кіндзерський, М. Кизим, Л. Мельник, Л. Федулова, А. Чухно, М. Якубовський, та інших. У своїх дослідженнях вчені обґрунтовують напрямки реалізації державної економічної політики, інструменти модернізації, забезпечення конкурентоспроможності й шляхи формування інноваційної моделі розвитку економіки країни.

Проблемами теоретико-методичного та практичного забезпечення ефективного розвитку залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання присвячені дослідження таких вчених, як Ю. Бараш, М. Гненний, О. Гненний, О. Дейнека, В. Дикань, В. Дикань, В. Ейтутіс, І. Зайцева, О. Зоріна, В. Ільчук, Ю. Калабухін, Л. Калініченко, О. Кірдіна, В. Компанієць, О. Криворучко, С. В. Панченко, Ю. Пащенко, Л. Позднякова, Ю. Цетов, А. Толстова, І. Токмакова, Л. Українська, В. Шинкаренко, Н. Якименко, та інших.

Враховуючи наукове та практичне значення праць вищезазначених авторів, необхідно підкреслити, що значне коло завдань теоретико-методичного та практичного характеру формування інтеграційних структур залізничного транспорту потребує подальшого дослідження, зокрема питання: теоретичного

обґрунтування стратегічних векторів розвитку залізничного транспорту в умовах модернізації промислово-транспортних комплексів, формування організаційно-управлінських форм взаємодії підприємств залізничного транспорту і промисловості, розроблення методичних підходів до формування стратегії інтеграційного розвитку підприємств залізничного транспорту.

Актуальність зазначених напрямків, їх недостатнє теоретичне, методичне та практичне опрацювання визначили вибір теми дисертаційного дослідження, його мету, спектр і зміст завдань для її досягнення.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконувалася в рамках науково-дослідної роботи кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту за темою «Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в логістичній системі» (номер державної реєстрації 0111U002243) та в рамках науково-дослідної роботи кафедри управління вантажною та комерційною роботою Українського державного університету залізничного транспорту за темою «Формування та шляхи реалізації організаційно-технологічної моделі використання вантажних вагонів у міжнародних перевезеннях» (номер державної реєстрації 0115U000275), де автором обґрунтовано необхідність формування і організаційно-управлінську структуру транспортно-індустріальних парків.

Дисертаційне дослідження виконано відповідно до основних положень Транспортної стратегії України на період до 2020 р. (затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174), Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010—2019 роки (затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390), Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р. (схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1555-р), Стратегії сталого розвитку Харківської області до 2020 р. затвердженої рішенням обласної ради від 23.12.2010 р., III сесія VI скликання).

Мета і завдання дослідження. Мета дисертаційної роботи полягає в узагальненні та розвитку теоретичних підходів і методичних положень щодо формування інтеграційних процесів розвитку залізничного транспорту в умовах модернізації виробничо-транспортного комплексу України.

Мета дисертаційного дослідження зумовлена необхідністю вирішення таких завдань:

–з'ясувати перспективні організаційні форми співпраці промислової та транспортної галузей;

–розкрити взаємозв'язок між процесами розвитку залізничного транспорту і виробничої інфраструктури, виявити особливості їх еволюції, обґрунтувати зміст поняття «транспортно-промисловий комплекс» у сучасній економіці;

–сформувати концепцію інтеграційних процесів розвитку залізничного транспорту;

–розробити модель стратегії інтеграційного розвитку залізничного транспорту;

–удосконалити підхід до формування стратегії інтеграційного розвитку залізничного транспорту на основі розрахунку міжгалузевих балансів;

–визначити стратегічні орієнтири і систематизувати чинники мотивації інтеграційного розвитку залізничного транспорту;

–удосконалити організаційно-управлінську структуру забезпечення взаємодії залізничного транспорту і промисловості, визначити мету, функції і завдання транспортно-індустріальних парків;

–вивчити підходи до оцінки рівня інтеграційного розвитку залізничної галузі та розробити напрямки їх удосконалення.

Об’єкт дослідження – процеси забезпечення розвитку залізничної галузі в умовах модернізації виробничо-транспортної інфраструктури економіки України.

Предмет дослідження – теоретичні положення та методичні і практичні рекомендації щодо забезпечення формування інтеграційних процесів розвитку залізничного транспорту.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети і вирішення зазначених завдань використовувались загальнонаукові методи досліджень. Емпіричні методи: порівняння, опис — для відображення тенденцій розвитку залізничного транспорту України; тестування, анкетування — для оцінки рівня розвитку транспортно-індустріального парку.

Теоретичні методи: абстрагування — для розроблення концепції і обґрунтування пропозицій щодо удосконалення організаційно-управлінської структури транспортно-індустріального парку; аналіз, синтез – для систематизації теоретичних положень щодо еволюції розвитку залізничної та промислової інфраструктури, розкриття змісту індустріально-логістичної інфраструктури і чинників впливу на інтеграційний розвиток залізничного транспорту. Також були використані такі методи наукових досліджень, як метатеоретичний метод (системний аналіз, герменевтичний метод) тощо.

Інформаційно-правову базу дослідження склали законодавчі та нормативно-правові документи Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України в галузі забезпечення розвитку залізничного транспорту, публікації вітчизняних і зарубіжних авторів, монографічні дослідження фахівців щодо підвищення ефективності діяльності та стратегії розвитку підприємств залізничного транспорту, дані Державної служби статистики України, Міністерства інфраструктури України, фінансова й статистична звітність підприємств залізничної галузі.

Наукова новизна отриманих результатів. Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у такому:

удосконалено:

- організаційно-управлінську структуру процесу забезпечення взаємодії залізничного транспорту і промислових підприємств, яка, на відміну від існуючих, ґрунтується на створенні транспортно-індустріальних парків шляхом розбудови в комплексі індустріального парку транспортно-логістичних терміналів і центрів з відділами конструкторського, маркетингового і логістичного забезпечення. Що дозволить активізувати інноваційну діяльність учасників індустріальних парків;

- модель стратегії інтеграційного розвитку залізничного транспорту, в якій на відміну від існуючих, враховано етапи діагностики стану інноваційно-логістичної інфраструктури і обґрунтування участі залізничного транспорту в формуванні транспортно-виробничих комплексів, що дозволить підвищити ефективність діяльності залізничного транспорту, сприятиме їх інноваційному розвитку;

- підхід до формування стратегії інтеграційного процесу розвитку залізничного транспорту, який, на відміну від існуючих, ґрунтується на розрахунку міжгалузевого балансу і визначені ефектів від співробітництва, що дозволяє оптимізувати процеси взаємодії залізничного транспорту з підприємствами інших галузей промисловості;

- теоретичні основи інтеграційного процесу розвитку залізничного транспорту як учасника транспортно-індустріального парку, в яких, на відміну від відомих, визначено місію, мету і завдання, принципи діяльності і алгоритм взаємодії учасників. Це є базисом для розроблення концепції розбудови транспортно-індустріальних парків;

- методичний підхід до оцінки рівня формування процесу інтеграційного розвитку транспортно-індустріального парку, який, на відміну від відомих, є поетапним розрахунком відповідного інтегрального показника за інноваційною, логістичною та маркетинговою компонентами. Що дозволить аргументовано обирати заходи щодо забезпечення інтеграційного розвитку залізничного транспорту;

отримали подальший розвиток:

- розвиток розуміння змісту економічної категорії «транспортно-промисловий комплекс», що, на відміну від існуючих, враховує специфіку організаційно-управлінських технологій інноваційної модернізації економіки. Під транспортно-промисловим комплексом запропоновано розуміти поєднання елементів інноваційно-виробничої і транспортно-логістичної інфраструктури з метою активізації і підвищення соціально-економічної ефективності процесів виробництва і реалізації продукції (у тому числі транспортних послуг) на основі впровадження транспортно-логістичних технологій організації перевізного процесу, маркетингового обґрунтування товароруку, забезпечення партнерської співпраці. Це є теоретичним підґрунтям для розроблення інструментарію інноваційної модернізації виробничо-транспортних комплексів;

- систематизація чинників мотивації інтеграційного процесу розвитку залізничного транспорту, яка, на відміну від відомих, враховує вплив чинників модернізації транспортно-логістичної інфраструктури і промисловості на інноваційні перетворення в залізничній галузі, що є елементом обґрунтування стратегії інтеграційного розвитку залізничного транспорту;

- обґрунтування перспективних організаційних форм співпраці вітчизняних підприємств промисловості і залізничного транспорту, що на відміну від існуючих, ґрунтується на вивченні еволюції промислової інфраструктури і залізничного транспорту зокрема під впливом НТП. Це дозволило зробити висновок про необхідність розбудови транспортно-індустріальних парків.

Практичне значення отриманих результатів полягає у впровадженні розробок дисертаційного дослідження в систему формування інтеграційних процесів розвитку залізничного та промислового комплексів та їх управління, що дозволить підвищити ефективність управлінських рішень при реалізації процесів забезпечення його розвитку. Практичне значення результатів дисертації полягає також і в тому, що сукупність наукових положень створює методичну базу для формування стратегії розвитку підприємств залізничної галузі.

Найважливіші положення дисертаційного дослідження використані в практичній діяльності підприємств промислової та залізничної галузей, зокрема пропозиції щодо впровадження інструментарію модернізації діяльності та обґрунтування перспективних організаційних форм співпраці в діяльність ПАТ «ФЕД» (довідка про впровадження № 1/03 від 13.10.2016 р.). Авторські пропозиції щодо узагальнення та розвитку теоретичних підходів і методичних положень щодо формування інтеграційних процесів розвитку залізничного транспорту впроваджено у діяльність виробничого підрозділу «Харківська дистанція колії» філії «Південна залізниця» (акт впровадження № 283 від 24.09.2016 р.). Окремі положення дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі Українського державного університету залізничного транспорту під час викладання дисциплін «Економіка залізничного транспорту», «Стратегічне управління підприємством», «Логістика», «Економічна діагностика» та у дипломному проектуванні (акт про впровадження від 03.10.2016 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійно виконаним дослідженням, у якому викладено авторські теоретичні розробки і практичні рекомендації щодо забезпечення розвитку підприємств залізничної галузі. Опубліковані наукові праці повністю відображують ті положення, висновки і пропозиції, що сформульовані здобувачем. Внесок автора в роботи [2], [3], [4], [5], [6], [12], виконані у співавторстві, наведено у списку опублікованих праць за темою дисертації.

Апробація результатів дисертації. Результати проведених наукових досліджень та основні положення дисертації доповідалися й обговорювалися на 6 Міжнародних і 10 Всеукраїнських науково-практичних конференціях: «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (м. Харків, 2012 р.); «Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин» (м. Харків, 2013 р.); «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (м. Харків, 2013 р.); «Українсько-російське порубіжжя: стан та перспективи співробітництва» (м. Харків, 2013 р.); «Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин» (м. Харків, 2014 р.); «Підприємницька діяльність в Україні: проблеми розвитку та регулювання» (м. Київ, 2014 р.); «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (м. Харків, 2014 р.); «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» (м. Київ, 2014 р.); «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративна логістика» (м. Харків, 2015 р.); «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» (м. Одеса, 2015 р.); «Сучасні виклики розвитку світової економіки» (м. Київ, 2015 р.); «Сучасні напрямки розвитку

економіки і менеджменту на підприємствах України» (м. Харків, 2015 р.); «Internships in international intergovernmental organizations international career» NGO: «Institute of international academic and scientific cooperation» 2015 in Vienna (Austria); «Эффективное управление и развитие непроизводственной сферы в условиях кризиса: взгляд молодых ученых» (г. Харьков, 2016 г.); «Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин» (м. Харків, 2016 р.); «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративна логістика» (м. Харків, 2016 р.)

Публікації. Основні положення і висновки дисертаційної роботи викладено у 30 наукових працях: з них 12 статей у наукових фахових виданнях України та 2 статті у збірниках, включених до міжнародних наукометричних баз, 16 тез доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць складає 1,8 друк. арк., з них особисто автору належить 1,5 друк. арк.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи складає 228 сторінок, у т. ч. основний текст займає 168 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 23 рисунками, 17 таблицями та містять 9 додатків. Список використаних джерел налічує 223 найменування.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У вступі обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, сформульовано мету і завдання, визначено об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну і практичну значущість отриманих результатів, наведено дані щодо їх апробації і публікацій.

У першому розділі «Теоретичні основи забезпечення розвитку залізничного транспорту в умовах інноваційної модернізації економіки» досліджено стан і проблеми розвитку залізничного транспорту (ЗТ), розкрито етапи еволюції виробничої, і зокрема залізничної інфраструктури, обґрунтовано зміст і значення індустріально-логістичної інфраструктури, визначено умови і чинники розвитку ЗТ у системі індустріально-логістичної інфраструктури, обґрунтовано доцільність формування виробничо-транспортних комплексів на базі індустріальних парків.

Залізничний транспорт України є ключовим елементом транспортної інфраструктури економіки. Значення ЗТ в економічному розвитку національної економіки визначається: 1) впливом на ефективність функціонування суб'єктів економічної діяльності; 2) створенням передумов збільшення транзитного потенціалу України; 3) роллю каталізатора інноваційного процесу в промисловості

На сучасному етапі господарювання поточна ефективна діяльність підприємств залізничного транспорту та їх перспективи конкурентостійкості у майбутньому стримуються як внутрішніми, так і зовнішніми чинниками, серед яких слід виділити: спад рівня вітчизняного виробництва; обмежене використання транзитного потенціалу, посилення конкуренції з боку інших видів транспорту (в першу чергу автомобільного); незавершені структурні перетворення в залізничній

галузі, прогресуючі тенденції старіння основних фондів; низька якість послуг; відсутність державної підтримки інноваційного розвитку та недосконалість законодавчої бази у частині залучення інвестицій; низький рівень реалізації взаємодії з вітчизняним транспортним машинобудуванням, галузями нафтохімії, приладобудування й зв'язку та багато інших.

Проблеми залізничного транспорту підсилюють інфраструктурні обмеження, створюють загрози процесам модернізації й переходу на інноваційний шлях розвитку як вітчизняних залізниць, так і економічної системи країни.

У свою чергу розвиток ПЗТ безпосередньо залежить від роботи реального сектора економіки країни (рис. 1).

и

реалізації інновацій.

Визначено, що ключова роль у сприянні інноваційному розвитку належить відповідній інфраструктурі. Розкрито сутність і зміст категорій «промислова інфраструктура» та «інфраструктура сприяння розвитку». Досліджено еволюцію виробничої, і зокрема залізничної інфраструктури, що вказує про їх залежність від НТП, який безпосередньо змінює структуру національного виробництва, що веде до створення відповідних інфраструктурних об'єктів.

Виділено такі головні етапи розвитку промислової і залізничної інфраструктури:

1) перша промислова революція – стрімке зростання продуктивних сил на базі великої машинної індустрії – створення залізничного рухомого складу – активізація розбудови залізниць;

2) друга промислова революція – масове освоєння потокового виробництва, широке застосування електрики і хімікатів – формування ТВК – електрифікація залізниць – територіально-виробнича структура залізничного комплексу;

3) цифрова революція – перехід у виробництві до застосування інформаційно-комунікаційних технологій – широке впровадження інновацій – застосування інтелектуально-логістичних принципів організації перевезень;

4) неоіндустріальна революція – створення повністю автоматизованих виробництв, що взаємодіють із споживачами через Інтернет-мережу і за рахунок чого забезпечується випуск індивідуалізованої продукції. Вплив таких змін на залізничний транспорт орієнтує його на розбудову інтелектуальних транспортно-логістичних систем товароруку.

Загально визнаною є термінова потреба в інноваційній модернізації промислового виробництва і ЗТ, що неможливо без розвитку інфраструктури сприяння інноваційній діяльності. У зв'язку з цим виявлено сучасні елементи інноваційно-виробничої компоненти інфраструктури сприяння розвитку:

інноваційні парки, індустріальні парки, технопарки; технополіси; бізнес-інкубатори; венчурні фірми; інженерні центри тощо.

У сфері транспорту модернізаційний процес супроводжується широким впровадженням логістичних технологій і трансформацією інфраструктури на цій основі. До сучасної транспортно-логістичної інфраструктури відносять: транспортні, комунікаційні, складські та обслуговуючі елементи, які пов'язані з додатковою обробкою товарів; сукупність будівель, споруд з необхідним обладнанням для складування продукції, пакування; засоби отримання, передачі та обробки інформації з наданням торговельних, побутових та адміністративних послуг, які забезпечені необхідними ресурсами – природними, матеріально-технічними, інформаційними, інституційними і фінансовими; логістичні центри, логістичні оператори, склади загального призначення.

Таким чином, у наш час об'єктивною умовою розвитку підприємств залізничного транспорту виступає модернізація промислово-транспортного комплексу, яка безпосередньо пов'язана з розбудовою індустріально-логістичної інфраструктури (рис. 2).

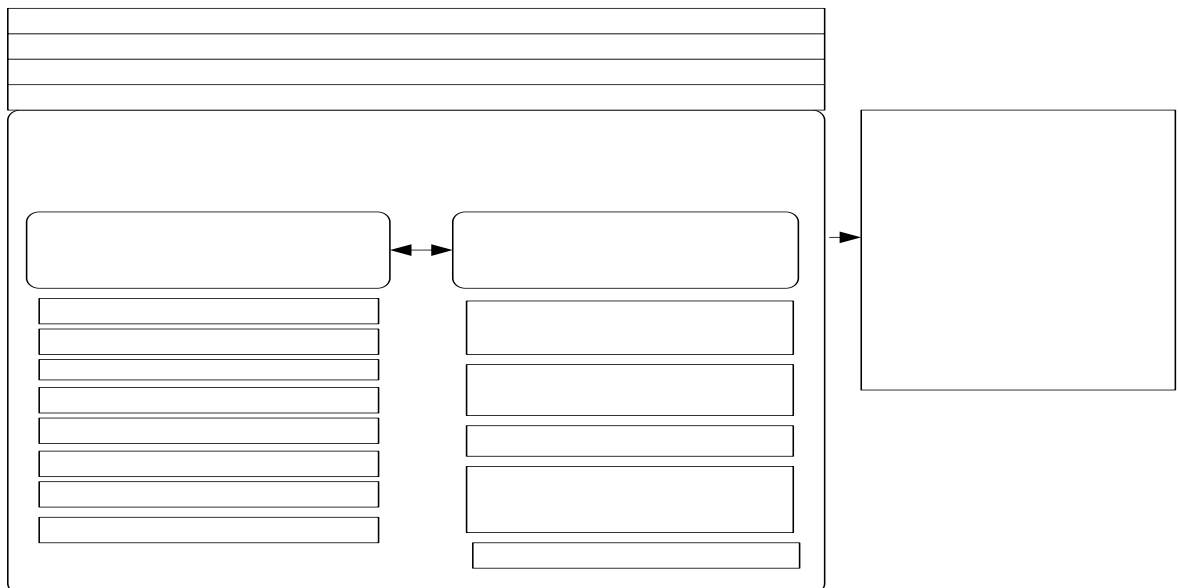


Рис. 2. Характеристики індустріально-логістичної інфраструктури розвитку промислово-транспортного комплексу
Грунтуючись на проведених дослідженнях зроблено висновок, що під індустріально-логістичною інфраструктурою слід розуміти поєднання елементів інноваційно-виробничої і транспортно-логістичної інфраструктури з метою активізації і підвищення соціально-економічної ефективності процесів виробництва і реалізації продукції (у тому числі транспортних послуг) на основі впровадження інновацій, транспортно-логістичних технологій організації перевізного процесу, маркетингового обґрунтування товароруку, забезпечення партнерської співпраці.

Проаналізовано чинники, що впливають на розвиток вітчизняних ПЗТ в умовах модернізації промислово-виробничих комплексів (рис. 3), визначено ключове значення чинників, що мотивують поширення процесів інтеграції ПЗТ з промисловими підприємствами, серед яких інноваційна трансформація транспортно-логістичної інфраструктури.

Розвиток ЗТ у структурі індустріально-логістичної інфраструктури потребує обґрунтування раціональних форм інтеграційних об'єднань. Ядром індустріально-логістичної інфраструктури визначають індустріальні парки. На думку фахівців, саме створення індустріальних парків з підведеною до них інфраструктурою може започаткувати функціонування «точок» стрімкого економічного зростання в країні. Україна, використовуючи особливості та переваги розвитку індустріальних парків і володіючи великим промисловим, науково-технічним і транспортно-логістичним потенціалом, могла б створити на своїй території ареали, пов'язані з виробництвом і ефективним збутом високотехнологічної продукції.

У другому розділі «Формування стратегії інтеграційного розвитку підприємств залізничного транспорту» розкрито теоретичні основи інтеграційного розвитку ЗТ, розроблено модель інтеграційного розвитку ЗТ, удосконалено підхід до формування стратегії інтеграційного розвитку ЗТ на основі розрахунку міжгалузевих балансів.

Актуальною проблемою виходу ЗТ на траєкторію сталого розвитку є вдосконалення способів співробітництва. У цьому зв'язку інтеграційні процеси мають першорядне значення і застосовуються в сучасній теорії і практиці.

Економічний зміст терміна «інтеграція» розуміється, в більшості випадків, як процес цілеспрямованого об'єднання господарюючих суб'єктів з метою отримання економічної вигоди від поглиблення взаємодії між ними. В економічній практиці корпоративне управління визначає інтеграцію як процес гармонійної співпраці для спільного вирішення проблем та подальший етап

розвитку диверсифікації, концентрації і спеціалізації виробництв.

Виділяють вертикальну, горизонтальну і конгломератну (діагональну) інтеграцію. При горизонтальній інтеграції встановлюються інтеграційні зв'язки з підприємствами, що виробляють аналогічну продукцію. При вертикальній інтеграції об'єднуються підприємства, пов'язані між собою технологічним ланцюжком виробництва певного товару. Конгломератна або діагональна інтеграція являє собою комбінацію перших двох типів. Використовують і проміжні схеми, де характер процесу є квазіінтеграційним, коли учасники отримують свободу в прийнятті стратегічних рішень.

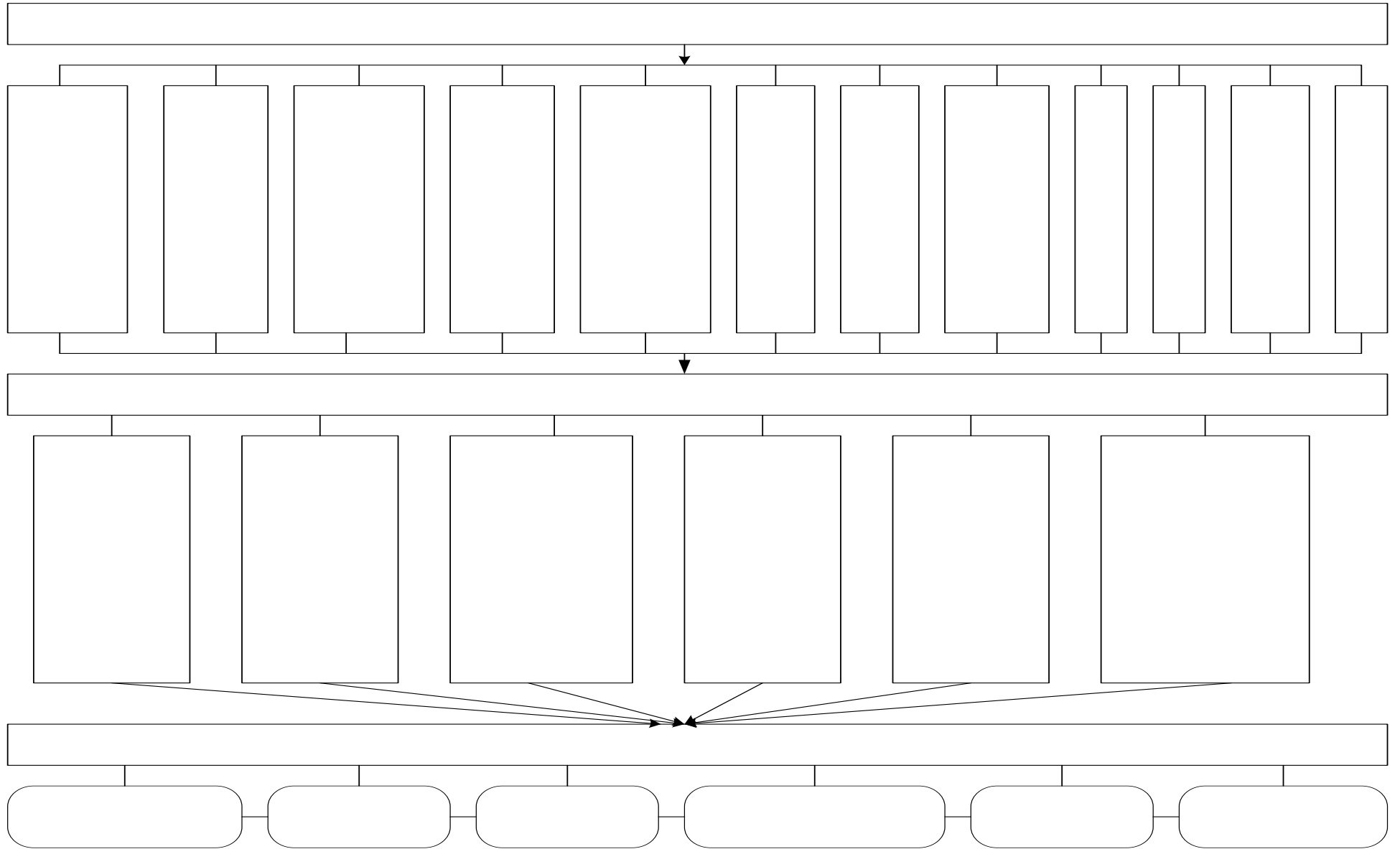


Рис. 3. Взаємозв'язок між чинниками модернізації транспортно-логістичної інфраструктури, промисловості і залізничного транспорту

Формування інтеграційних стратегій є складним, багатоступеневим процесом, що базується на загальних засадах стратегічного планування. Основними етапами побудови інтеграційної стратегії розвитку залізничного транспорту є: визначення стратегічних цілей інтеграції, ступеня і ефектів від участі в інтеграційних процесах; здійснення аналізу внутрішніх та зовнішніх чинників, які матимуть вплив на інтеграційний процес, формулювання власне інтеграційної стратегії; розроблення плану дій стосовно реалізації стратегії та конкретних заходів щодо реалізації стратегії; налагодження контролю за виконанням стратегічного плану, оцінка результативності стратегії та її адаптивне коригування (рис. 4).

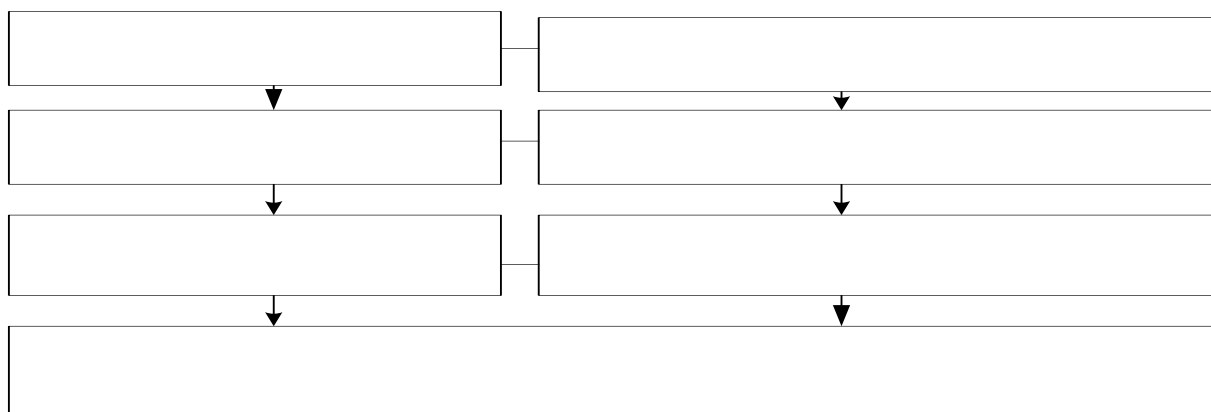


Рис. 4. Формування стратегії інтеграційного розвитку ЗТ

Стратегічними векторами розвитку ЗТ України, що сприятимуть не тільки зміні умов функціонування ЗТ, але й активізації економічної діяльності промислових підприємств, визначено: подолання технічної та технологічної відсталості залізничного транспорту; підвищення пропускних спроможностей залізниць; впровадження логістичних технологій організації транспортного процесу; розвиток інноваційної діяльності, трансферу технологій та створення дієвих галузевих інноваційних структур; розширення наукової та виробничої кооперації, посилення зв'язків міжгалузевого співробітництва; нарощення інтелектуального потенціалу; створення сприятливого інвестиційного клімату та підвищення інноваційної активності залізниць; впровадження системи управління якістю; удосконалення політики тарифоутворення; розвиток контейнерних та інтермодальних технологій перевезення вантажів та впровадження високошвидкісного руху; реалізація програм розвитку мережі МТК, транзитного потенціалу країни та інтеграції залізничного транспорту країни в європейську транспортну систему.

Для формування інтеграційної стратегії розвитку ПЗТ як інструментарій планування інтеграційних процесів запропоновано застосовувати розрахунок міжгалузевого балансу, що дає змогу визначити ефект, який отримають підприємства при посиленні співпраці.

Структуру міжгалузевого балансу підприємств машинобудування та залізничного транспорту подано у табл. 1.

Таблиця 1

Загальна структура міжгалузевого балансу підприємств машинобудування та залізничного транспорту

Галузь	1	2	Разом	Кінцевий продукт	Валовий продукт
1	X_{11}	X_{12}	$\sum_{j=1}^n X_{1j}$	Y_1	X_1
2	X_{21}	X_{22}	$\sum_{j=1}^n X_{2j}$	Y_2	X_2
Разом	$\sum_{j=1}^n X_{i1}$	$\sum_{j=1}^n X_{i2}$		$\sum_{j=1}^n Y_j$	$\sum_{j=1}^n X_i$
Умовно чистий продукт/послуга	V_1	V_2	$\sum_{j=1}^n V_j$		
Умовний валовий продукт	X_1	X_2	X_j		

Відповідно до потреб підприємств, структура потоків товарів і послуг відображається в математичній (матричній) моделі міжгалузевого балансу

системою рівнянь такого вигляду:

$$\begin{aligned} X_1 &= X_{11} + X_{12} + Y_1; \\ X_2 &= X_{21} + X_{22} + Y_2; \end{aligned} \quad (1)$$

Для систематичного вирішення завдань розрахунку міжгалузевого балансу знаходять, скільки продукції має бути випущено машинобудівними підприємствами, для того щоб задовільнити потреби транспорту у 100 % обсязі, у якому обсязі залізничний транспорт має надавати послуги для забезпечення безперебійної роботи машинобудівних підприємств,

$$\text{тобто, } \begin{cases} X_1 - 0,3x_2 = 0,3 \\ -0,5x_1 + x_2 = 0,4 \end{cases} \quad (2)$$

Розв'язавши систему рівнянь, отримаємо такі показники: $X_1 = 0,611$ та $X_2 = 0,705$, що значить

$$\begin{cases} X_1 - 0,3X_2 + Y_1 = 0,8 \\ -0,5X_1 + X_2 + Y_2 = 0,7 \end{cases} \quad (3)$$

Розрахунки міжгалузевого балансу проведені на прикладі залізничного транспорту і машинобудування Харківської області, з чого випливає, що розв'язавши систему рівнянь, ми отримаємо такі результати: рівень ефективності функціонування підприємств машинобудування з 0,3 збільшиться до 0,61 (або на 30%), а рівень ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту збільшиться з 0,5 до 0,7 (або на 20 %). Водночас, якщо рівень ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту з 0,5 збільшиться до 0,8 (або на 30 %), то рівень ефективності функціонування підприємств машинобудування збільшиться з 0,3 до 0,7 (або на 40 %).

У третьому розділі «Організаційно-економічне забезпечення інтеграційного розвитку залізничного транспорту в умовах формування транспортно-індустріального парку» обґрунтовано організаційно-управлінську структуру транспортно-індустріального парку (ТІП), розкрито його мету, функції і завдання, удосконалено підходи до оцінки рівня розвитку транспортно-індустріального парку.

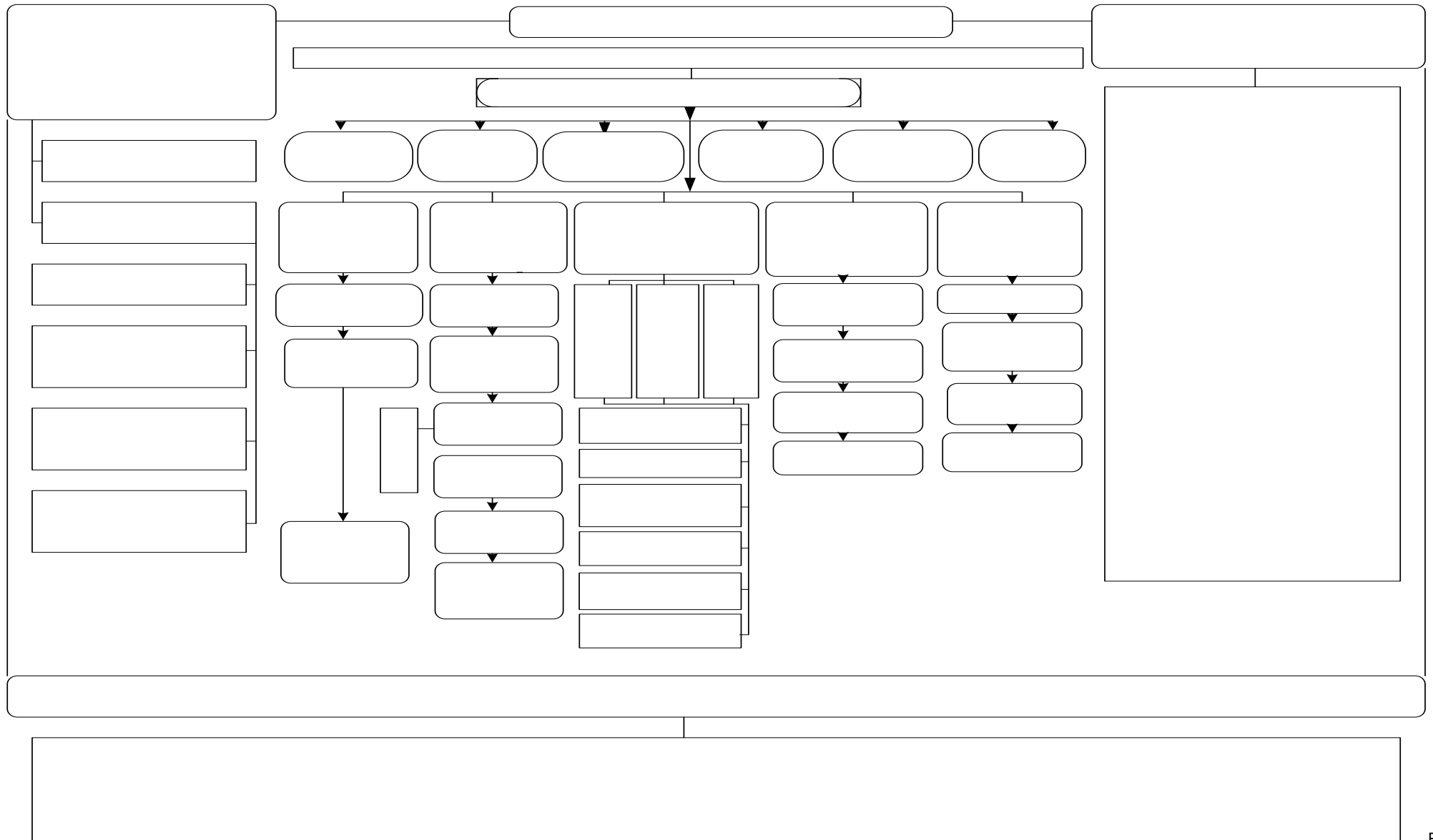
Необхідність відновлення зв'язків між сферою науково-дослідних розробок та сферою виробництва обумовлює створення ТІП, діяльність яких направлена на комерціалізацію інновацій і привернення уваги держави до наукових досліджень у сфері високих технологій з метою сприяння проведенню інноваційних реформ та відновленню виробничих можливостей вітчизняних підприємств промисловості і залізничного транспорту, зміцненню їх конкурентних позицій на світовому ринку.

Визначено інституціональні чинники формування ТІП: 1) координаційний – координаційний центр, засновниками якого можуть бути регіональні органи влади і учасники; 2) організаційний – керуюча організація спільного проекту; 3) виробничо-технологічний – технологічні парки, логістичні центри, бізнес -

інкубатори, центри колективного користування; 4) фінансовий – фінансова інфраструктура; 5) інформаційний – центри стратегічного планування, асоціації розвитку малого і середнього бізнесу, центри науково-технічної інформації, бібліотеки та інформаційно-аналітична мережа; 6) експертно-консалтинговий - товариство раціоналізаторів та винахідників; торгово – промислова палата; центр стандартизації, метрології та сертифікації; 7) кадровий – вищі навчальні заклади, навчально-ділові центри і бізнес-школи. Зважаючи на визначені чинники, сформовано модель ТІП, яку подано на рис. 5.

Переваги ТІП, що забезпечують його привабливість для бізнесу: суперсучасна організація функціонування транспортно-логістичного центру та індустріального парку; логістичні переваги за рахунок вигідного географічного розташування; податкові і митні преференції.

Метою ТІП є сприяння активізації інноваційних процесів на промислових підприємствах, в основі якого лежить використання їх виробничого потенціалу шляхом освоєння передового досвіду та налагодження власного виробництва сучасної високотехнологічної продукції, наукоємних технологій та інших організаційно-технічних рішень. Основні завдання ТІП: 1) техніко-технологічне оновлення матеріально-технічної бази підприємств транспорту та промисловості; 2) аналіз передового світового досвіду у сфері виробництва техніки, технологій, а також організаційно-технічних рішень; 3) формування бази даних про новітні світові зразки техніки, технологій; 4) проведення власних наукових досліджень.



5 – Модель транспортно-індустріального парку

Рис.

Вивчення технічних характеристик вузлів, агрегатів, деталей, вироблених іноземними компаніями, що спеціалізуються на виробництві продукції, з доведенням їх до стадії втілення у власне виробництво; 5) виявлення власних можливостей щодо виробництва тієї чи іншої частини деталі, вузла, агрегату; 6) вивчення попиту на інноваційні розробки; 7) налагодження виробництва та збуту продукції на внутрішньому і зовнішньому ринках; 8) налагодження взаємодії між учасниками парку; 9) стратегічне спрямування зусиль на досягнення мети щодо ефективності та прибутковості.

У роботі детально розглянуто організаційно-управлінську структуру керуючої компанії транспортно-індустріального парку. Алгоритм взаємодії промислових і транспортних підприємств в умовах транспортно-індустріального парку «Транспромпарк» наведено на рис. 6.

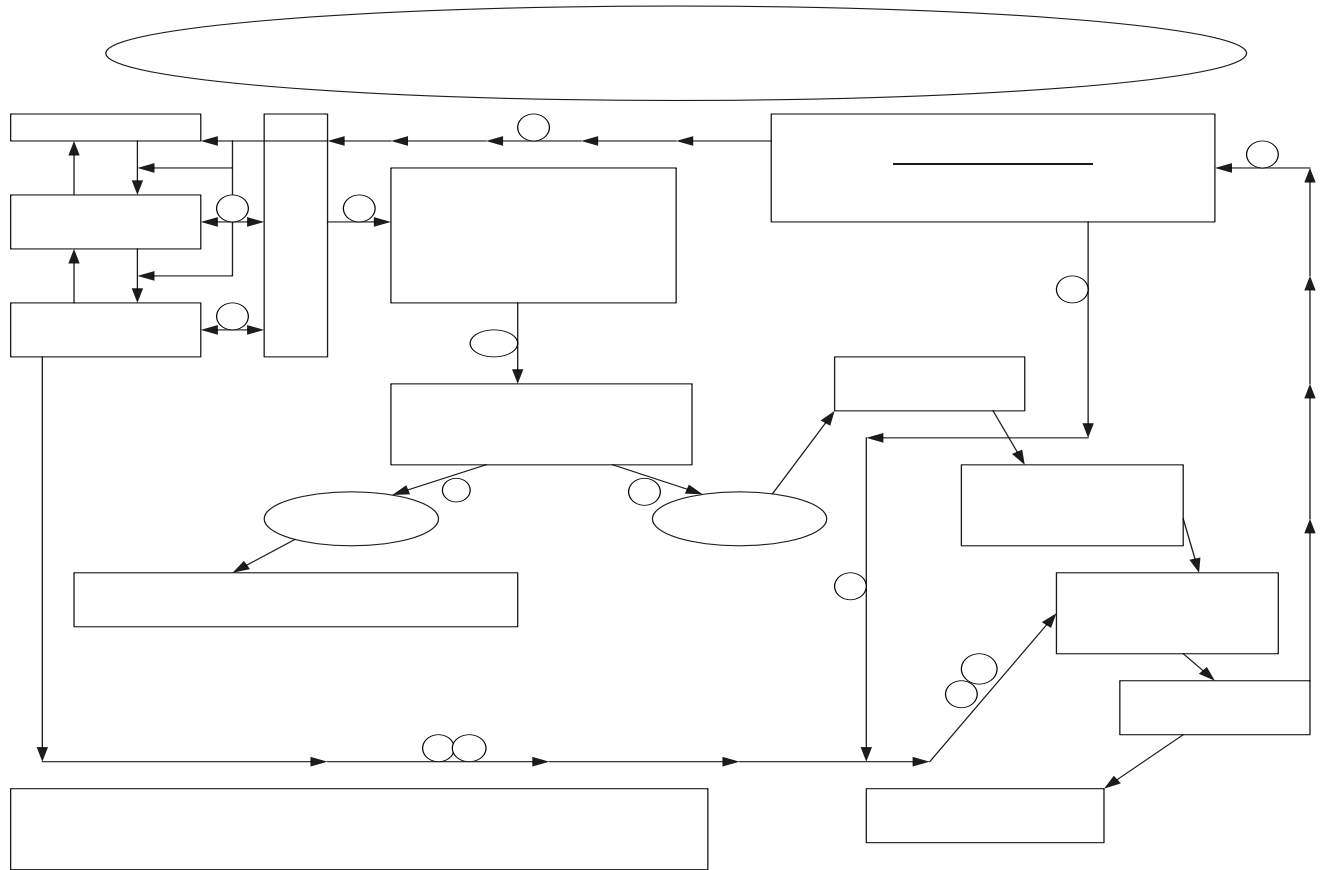


Рис. 6. Схема взаємодії промислових і транспортних підприємств в умовах транспортно-індустріального парку «Транспромпарк»

Створення ТІП сприятиме формуванню замкнутого кола науково-промислово - транспортно-логістичної взаємодії від стадії проведення наукових досліджень, раціональної закупівлі сировини, комплектуючих, вузлів і агрегатів до виробництва та реалізації готової продукції, яка буде спрямована на задоволення потреб різних галузей країни.

Для оцінки результативності діяльності ТІП запропоновано методичний підхід розрахунку інтегрального показника рівня розвитку за інноваційною, логістичною і маркетинговою компонентами (рис. 7).

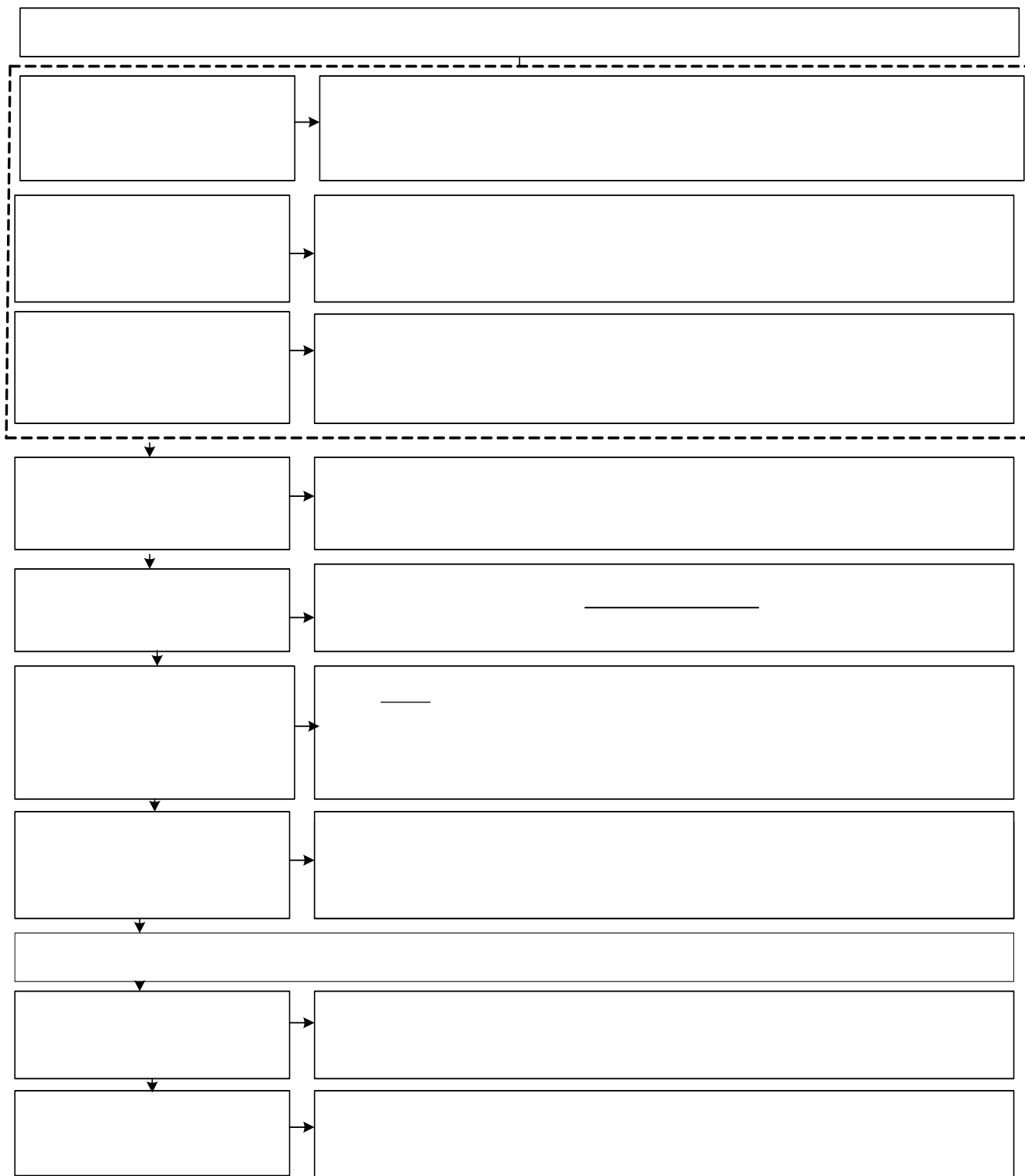


Рис. 7. Етапи оцінки рівня розвитку ТІП

Виходячи з проведеного розрахунку рівень розвитку інноваційної компоненти складатиме 0,72, логістичної – 0,81, маркетингової – 0,76. Інтегральний показник рівня розвитку ТІП дорівнює 0,749, що вказує на високий рівень ефективності використання потенціалу ТІП.

Використання запропонованої методики для оцінки рівня розвитку транспортно-індустріального парку дає можливість обрати відповідні ситуації заходи щодо підвищення ефективності його роботи.

ВИСНОВКИ

У процесі дисертаційного дослідження були отримані нові науково обґрунтовані результати, які в сукупності вирішують актуальне науково-прикладне завдання обґрунтування та розроблення інструментарію забезпечення розвитку залізничного транспорту в умовах інноваційної модернізації промислово-транспортних комплексів.

Основні висновки дисертації розвитку ПЗТ, полягають у такому.

1. Проведено аналіз тенденцій розвитку економіки України та сучасний стан, зроблено висновки щодо тісного взаємозв'язку між розвитком промисловості і ЗТ. Вивчення еволюції промислової інфраструктури і залізничного транспорту під

впливом НТП вказує на необхідність врахування інноваційних перетворень як у виробничій сфері, так і у транспортно-логістичній інфраструктурі, що дозволило виявити сучасні їх елементи і обґрунтувати доцільність розбудови в Україні індустріальних парків з розвинутою транспортно-логістичною інфраструктурою.

2. В ході аналізу інфраструктури сприяння розвитку промислового комплексу визначено таку її складову, як «індустріально-логістична інфраструктура», яка являє собою поєднання елементів інноваційно-виробничої і транспортно-логістичної інфраструктури з метою активізації і підвищення соціально-економічної ефективності процесів виробництва і реалізації продукції (у тому числі транспортних послуг) на основі впровадження транспортно-логістичних технологій організації перевізного процесу, маркетингового обґрунтування товароруку, забезпечення партнерської співпраці.

3. Дослідження чинників розвитку залізничного транспорту здійснено з урахуванням процесів інноваційних трансформацій, визначено вплив інноваційних змін у транспортно-логістичній інфраструктурі на модернізаційні процеси в промисловості, розкрито структурний, техніко-технологічний, організаційно-управлінський, маркетинговий, інтелектуально-кадровий і фінансово-економічний аспекти модернізації промислового сектора, які у свою чергу забезпечують інноваційні перетворення в залізничній галузі.

4. Удосконалено модель стратегії розвитку залізничного транспорту за рахунок розкриття її інтеграційних елементів, серед яких враховано етапи діагностики стану інноваційно-логістичної інфраструктури і обґрунтування участі залізничного транспорту у формуванні транспортно-виробничих комплексів. Визначено стратегічні вектори розвитку ЗТ України, що сприятимуть не тільки зміні умов функціонування ЗТ, але й активізації економічної діяльності промислових підприємств.

5. Розвинуто підхід до формування стратегії інтеграційного розвитку залізничного транспорту в частині оцінки ефективності від співробітництва. Запропоновано модель розрахунку міжгалузевого балансу, що дало можливість визначити ефект від взаємодії для учасників і дозволяє оптимізувати процеси інтеграції залізничного транспорту з підприємствами промисловості.

6. З'ясовано інституціональні чинники формування інтеграційних структур, що стало основою формування організаційно-управлінської структури Транспортно-індустріального парку, інтегратором діяльності якого виступає залізничний транспорт. Зроблено висновок, що для забезпечення ефективного функціонування в структурі транспортно-індустріальних парків необхідна наявність таких блоків, як індустріальний, транспортно-логістичний, сервісно-інформаційний, які поєднує інноваційно-керуючий центр з відділами конструкторського, маркетингового і логістичного забезпечення.

7. Досліджено переваги ТІП, що забезпечують його привабливість для бізнесу: суперсучасна організація функціонування транспортно-логістичного центру та індустріального парку; логістичні переваги за рахунок вигідного географічного розташування; податкові і митні преференції. Визначено місію, мету і завдання, принципи діяльності і алгоритм взаємодії учасників, що є базисом для розроблення концепції розбудови транспортно-індустріальних парків.

8. Сформовано методичний підхід до оцінки рівня розвитку транспортно-індустріального парку, який ґрунтується на поетапному розрахунку відповідного інтегрального показника за інноваційною, логістичною і маркетинговою компонентами. Розрахований інтегральний показник рівня розвитку ТІП склав 0,749, що вказує на високий рівень ефективності використання потенціалу ТІП.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті в наукових фахових виданнях України

1. Хижняк А. С. (Глазкова А. С.) Місце та роль залізничного транспорту в транспортній системі України / А. С. Глазкова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, УкрДАЗТ, 2008.- № 22. – С. 65-66.
2. Глазкова А. С. Теоретично-методологічна сутність кризових явищ в розвитку економічних систем / О. В. Маковоз, А. С. Глазкова // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – № 38. – С. 271-273. (Особистий внесок: виділено складові системи економічного розвитку економічної системи).
3. Глазкова А. С. Основні аспекти фінансового оздоровлення підприємств транспортної галузі / О. В. Маковоз, А. С. Глазкова // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2012. – № 40. – С. 176-180. (Особистий внесок: виявлені основні напрями виходу транспортної галузі з фінансової кризи).
4. Глазкова А. С. Аналіз фондового ринку та перспективи його розвитку / Л. Л. Калініченко, А. С. Глазкова // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – № 42. – С. 221-225. (Особистий внесок: проаналізовано макроекономічні процеси в країні та зроблено висновки).
5. Глазкова А. С. Основні аспекти розвитку транспортної системи України / О. В. Маковоз, А. С. Глазкова // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – № 43. – С. 50-53. (Особистий внесок: обґрунтовані основні напрями розвитку транспортної інфраструктури).
6. Глазкова А. С. Антикризове регулювання як ефективний вплив держави на розвиток економіки / О. В. Маковоз, А. С. Глазкова, Є. О. Кириченко // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, - 2014. № 45. – С. 21-26. (Особистий внесок: виявлено та обґрунтовано основні напрями стабільного розвитку економіки країни).
7. Глазкова А. С. Напрями визначення шляхів оздоровлення промислового та транспортного комплексів в Україні / А. С. Глазкова // **Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. - 2014. - Вип. 4. - С. 130-142. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/rmegt_2014_4_11.**
8. Глазкова А. С. Обґрунтування необхідності створення міжгалузевих та виробничо - територіальних комплексів / А. С. Глазкова // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДУЗТ, 2015. – № 49. – С. 19-22.
9. Глазкова А. С. Міжгалузевий баланс як основа розрахунку прогнозного показника взаємодії галузей економіки / А. С. Глазкова // Причорноморські економічні студії: Наук. журнал. - Одеса, 2016.- № 11.- С. 80-83;
10. Глазкова А. С. Визначення підходу до формування стратегії інтеграційного розвитку залізничного транспорту / А. С. Глазкова // Економіка, фінанси, право: інформаційно - аналітичний журнал. - К: Аналітик, 2016. - № 12.

- С. 17-22.

11. Глазкова А. С. Індустріально - логістична інфраструктура як основа інноваційної модернізації економіки / А. С. Глазкова // Інфраструктура ринку-електронний науково - практичний журнал. - Одеса: ПУ «Причорноморський науково-дослідний інститут економіки та інновацій», 2016 . - № 2 .- С. 49-53.

12. Глазкова А. С. Вдосконалення організаційно - управлінської структури забезпечення взаємодії залізничного транспорту і промисловості [електронний ресурс]/ В. Л. Дикань, А. С. Глазкова // «Інтелект ХХІ»: Науковий економічний журнал. - 2016.- Вип. № 5.- С. 57-62 - режим доступу: [HYPERLINK "http://www.intellect" WWW.intellect 21.nuft.org.ua](http://www.intellect.org.ua) (*Особистий внесок: обґрунтовано перспективність створення нових організаційних форм співпраці підприємств транспорту і промисловості*).

Наукові праці у виданнях іноземних держав або у виданнях України, які включені до міжнародних наукометричних баз:

13. Glazkova A. Definition of model optimal interaction of transport and industrial sectors Kharkov region. //A. Glazkova // Economics, Management, Law: innovation strategy/ Collection of scientific articles / Henan science and technology press Zhengzhou, China /2016, P. 14-19 [Видання включено до наукометричної бази даних *Science Index – CPCI-SSH*].

14. Глазкова А. С. Прогнозування та кількісні методи порівняння макроекономічних показників розвитку галузей регіону / А. С. Глазкова // Economics, Management, Law: socio - economic aspects of development / Collection of scientific articles. Volume 2. Edition Magi, Roma Italy/ 2016. - P. 89-91, [Видання включено до наукометричної бази даних *Science Copernicus" Index – CPCI-SSH, Conference Proceedings Citation Index- Social Science and Humanities*].

Матеріали конференцій і тези доповідей

15. Глазкова А. С. Основні аспекти антикризового регулювання економіки / А.С. Глазкова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали восьмої науково-практичної конференції. Вісник економіки транспорту і промисловості. – Х.,- УкрДАЗТ, - 2012 № 38. - С. 88-90.

16. Глазкова А. С. Механізми державного втручання в країнах ЄС / О. В. Маковоз, А. С. Глазкова // Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин: матеріали восьмої науково-практичної конференції молодих вчених (Харків, 5 квітня 2013 р). – Х., 2013. ХНУ ім. В.Н. Каразіна, С. 165-168.

17. Глазкова А. С. Бізнес - планування як основа успіху підприємництва / О. В. Маковоз, А. С. Глазкова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали дев'ятої науково-практичної конференції Вісник економіки транспорту і промисловості (Харків, 5-7 червня 2013 р) –Х., 2013 р. – УкрДАЗТ, - С.123-124.

18. Глазкова А. С. Розвиток транспортної складової у відношеннях між Україною та Росією / А. С. Глазкова // Українсько-російське порубіжжя: стан та перспективи співробітництва: матеріали ІV міжнародної науково-практичної

конференції (15 листопада 2013р.)–Х.,2013. ХНУ ім. В.Н. Каразіна. – С.65-67.

19. Глазкова А. С. Значение международных экономических отношений в настоящее время /А. С. Глазкова //Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин: матеріали 9 науково-практичної конференції молодих вчених (4 квітня 2014 р.) –Х., 2014. ХНУ ім. В.Н. Каразіна.–С.12-15.

20. Глазкова А. С. Санація як основний метод фінансового оздоровлення підприємств / А. С. Глазкова // Підприємницька діяльність в Україні: проблеми розвитку та регулювання: матеріали восьмої міжнародної науково-практичної конференції (27 червня 2014 р.) – К., «Науковий парк КНЕУ»,2014 - С.24-27.

21. Глазкова А. С. Особенности структурной политики Украины / В. Л. Дикань, А. С. Глазкова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали десятої науково-практичної конференції (5-7 червня 2014 р.) –Х., «УкрДУЗТ»,2014 - С.24-27.

22. Глазкова А. С. Система транспортно-технологічної схеми / А. С. Глазкова // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: матеріали ІХ наук.-практ. конф. (Київ, 17листопада- 14 грудня 2014р.) – К: ДЕТУТ , - 2014.- С. 218–220.

23. Глазкова А. С. Основні напрямки визначення шляхів оздоровлення промислового комплексу в Україні / А. С. Глазкова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративна логістика: матеріали одинадцятої науков - практичної конференції (11– 13 червня 2015 р). – Х., 2015 - С.77-78.

24. Глазкова А. С. Транспортне забезпечення як система / А. С. Глазкова // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті : матеріали Х ювілейної міжнародної науково - практичної конференції (30 червня – 01 липня 2015 р).– Одеса: ЕКУЖТ, 2015. - С. 85-87; електронний доступ: detut.edu.ua/sites/default/files/files/dokuments/Tezu_EKYZT_2015.pdf

25. Глазкова А. С. Територіально - виробничі комплекси у системі економічного районування / А. С. Глазкова // Сучасні виклики розвитку світової економіки: матеріали ІV міжнародної науково-практичної конференції (19-20 листопада 2015р.) –К.: Київський національний університет ім. Т. Г. Шевченка. - С. 157-159.

26. Глазкова А. С. Промислово – транспортний комплекс як основа економічного потенціалу / А. С. Глазкова // Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України: тези доповідей на всеукраїнській науково - практичній конференції молодих учених, аспірантів та студентів(5 листопада 2015 р.) – Х. ХНАДУ - С. 17-19.

27. Glazkova A. Issus of human trafficking in the modern world and work at UN / A. Glazkova // «Internships in international intergovernmental organizations international career» NGO: «Institute of international academic and scientific cooperation» 19-22.10.2015 in Vienna (Austria).

28. Глазкова А. С. Організаційно-економічні засади функціонування технопарків / А. С. Глазкова // Эффективное управление и развитие непромышленной сферы в условиях кризиса: взгляд молодых ученых: материалы международной научно-практической интернет-конференция молодых ученых, магистрантов и студентов (22–23 марта 2016 г.) – Х.2016- С.33-

36 електроний доступ: <content/uploads/2016/03/Glazkova.pdf>

29. Глазкова А. С. Інтеграційні процеси в економіці в умовах науково - технічного прогресу / А. С. Глазкова // Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин: матеріали одинадцятої науково - практичної конференції (25 березня 2016 р.) – Х. ХНУ ім. В.Н. Каразіна, 2016 - С. 15-17.

30. Глазкова А. С. Трансіндустріальний парк як центр генерування нових технологій / А. С. Глазкова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративна логістика: матеріали дванадцятої науково-практичної конференції (2-4 червня 2016 р.) – Х. УкрДУЗТ, 2016 - № 54.- С. 143-144.

АНОТАЦІЯ

Глазкова А.С. Формування інтеграційних процесів розвитку залізничного транспорту України. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2017.

Дисертаційна робота присвячена узагальненню та розвитку теоретичних підходів і методичних положень щодо формування інтеграційних процесів розвитку залізничного транспорту в умовах модернізації виробничо-транспортного комплексу України. Визначено основи інтеграційного процесу розвитку залізничного транспорту як учасника транспортно-індустріального парку, встановлено місію, мету і завдання, принципи діяльності і алгоритм взаємодії учасників, що стало базисом для розроблення концепції розбудови транспортно-індустріальних парків. Запропоновано доповнене розуміння змісту економічної категорії «транспортно-промисловий комплекс», що, на відміну від існуючих, враховує специфіку організаційно-управлінських технологій інноваційної модернізації економіки.

Аргументовано поетапний розрахунок відповідного інтегрального показника за інноваційною, логістичною та маркетинговою компонентами, відповідно до цього обирає заходи щодо забезпечення інтеграційного розвитку залізничного транспорту.

Систематизовані чинники мотивації інтеграційного процесу розвитку залізничного транспорту, що враховують вплив чинників модернізації транспортно-логістичної інфраструктури і промисловості на інноваційні перетворення в залізничній галузі.

Подано перспективні організаційні форми співпраці вітчизняних підприємств промисловості і залізничного транспорту.

Удосконалено організаційно-управлінську структуру процесу забезпечення взаємодії залізничного транспорту і промислових підприємств, а також модель стратегії інтеграційного розвитку залізничного транспорту. Запропоновано підхід до формування стратегії інтеграційного процесу розвитку залізничного транспорту, який, на відміну від існуючих, ґрунтується на розрахунку міжгалузевого балансу і визначенні ефектів від співробітництва, що дає змогу

оптимізувати процеси взаємодії залізничного транспорту з підприємствами інших галузей промисловості.

Ключові слова: промисловий комплекс, транспортний комплекс, залізничний транспорт, економіка України, інтеграційний процес, інновації, інфраструктура, індустріальний парк.

АННОТАЦІЯ

Глазкова А. С. Формирование интеграционных процессов развития железнодорожного транспорта Украины. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Украинский государственный университет железнодорожного транспорта Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2017.

Диссертация посвящена обобщению и развитию теоретических подходов и методических аспектов формирования интеграционных процессов развития железнодорожного транспорта в условиях модернизации производственно-транспортного комплекса Украины. В работе определены основы интеграционного процесса развития железнодорожного транспорта в качестве участника транспортно-индустриального парка (ТИП), определена миссия, цели и задачи, принципы деятельности ТИП и алгоритм взаимодействия участников, что в свою очередь стало базисом для разработки концепции развития транспортно-индустриальных парков. Предложено более дополненное понимание содержания такой экономической категории, как «транспортно-промышленный комплекс», которое в отличие от существующих, учитывает специфику организационно-управленческих технологий инновационной модернизации экономики.

Аргументирован поэтапный расчет интегрального показателя повышения эффективности функционирования ТИП. По нескольким компонентам, а именно инновационной, логистической и маркетинговой. Систематизированы факторы мотивации интеграционного процесса развития железнодорожного транспорта.

Представлены перспективные организационные формы сотрудничества отечественных предприятий промышленности и железнодорожного транспорта.

Усовершенствована организационно-управленческая структура процесса интегрального развития как формы обеспечения взаимодействия железнодорожного транспорта и промышленных предприятий, а также модель стратегии интеграционного развития железнодорожного транспорта. Предложенный подход к формированию стратегии интеграционного процесса развития железнодорожного транспорта. В отличие от существующих, основывается на расчете межотраслевого баланса и полученном эффекте от сотрудничества, что позволяет оптимизировать процессы взаимодействия железнодорожного транспорта с предприятиями других отраслей промышленности.

Поскольку целью функционирования ТИП определено содействие активизации инновационных процессов, то выбор индивидуальных показателей, характеризующих эффективность соответствующего подразделения, проводился с точки зрения их способности наиболее полно отражать те сферы деятельности, на которых специализируется соответствующий функциональный отдел, а также с

точки зрения их соответствия таким методологическим принципам выбора показателей, среди которых основными стали: принцип полноты, принцип минимальности, но не избыточности, измеримости, информационной простоты и принцип изоморфизма.

Также были получены новые научно обоснованные результаты, которые в совокупности решают актуальную научно-прикладную задачу обоснования и разработки инструментария обеспечения развития железнодорожного транспорта в условиях инновационной модернизации промышленно-транспортных комплексов и формирования интеграционных процессов развития железнодорожного транспорта Украины.

Ключевые слова: промышленный комплекс, транспортный комплекс, железнодорожный транспорт, экономика Украины, интеграционный процесс, инновации, инфраструктура, индустриальный парк.

SUMMARY

Glazkova A. S. Formation of the integration process of Railway Transport of Ukraine. - The manuscript.

The dissertation on competition of a scientific degree of candidate of economic sciences, specialty 08.00.03 – Economics and national economy management. Ukrainian state University of railway transport of the Ministry of education and science of Ukraine, Kharkov, 2017.

Problems of rail transport are aggravated on the background of the decline in industrial production in the country, which in 2015 was 13,4% compared to 2014. The challenges of the new realities put in front of the railway transport the problem of activation innovative activity the most effective means to enhance the competitiveness of enterprises and inclusion in a global value chain that leads to the actualization of in-depth study of scientific and practical problems of study modern vectors and instruments of sustainable development enterprises of railway transport, taking into account innovative changes in the industrial sector of the economy.

The thesis is devoted to synthesis and development of theoretical approaches and methodical aspects of forming of integration processes of development of railway transport in the modernization of production and transport complex of Ukraine. In this work the basics of the integration process of the development of railway transport as a member of the transport-industrial park (TIP), defined the mission, goals and objectives, principles of activity, the TIP and algorithm of interaction between participants, which in turn became the basis for the development the concept development transport-industrial parks. Proposed more augmented understanding of the content such economic categories as "transportation-industrial complex", which, unlike existing ones, takes into account the specifics of organizational and management technologies innovative modernization of the economy.

Reasoned stepwise calculation of the integral indicator of increase of efficiency functioning TIP. For a few components, namely innovation, logistics and marketing.

Systematic factors of motivation of the integration process the development of railway transport, which take into account the influence of factors modernization of the transport-logistic infrastructure and industry for innovative transformations in the railway industry.

Shows perspective organizational forms cooperation of domestic enterprises of industry and railway transport.

Improved organizational and administrative structure of the process integral development as a form of interaction of railway transport and industrial plants, as well as model integration development strategy of railway transport. The proposed approach to formation of strategy of the integration process the development of railway transport. Unlike existing, is based on the calculation of input-output balance and the resulting effect of the cooperation that allows optimizing the processes of interaction of railway transport with the enterprises of other industries.

Since the purpose of the operation TIP is specified for promotion of innovative processes at the enterprises of mechanical engineering on the basis of utilization of productive capacities through the development of best practices and development own production of modern high-tech products, high technology and other technical solutions to meet the needs of the railway industry in technical, technological, organizational and other innovations, the choice of individual indicators characterizing the efficiency of the respective unit, was conducted from the point of view of their ability to reflect fully those spheres of activity in which specialization the appropriate functional department, but also from the point of view of their compliance with such methodological principles the selection of indicators, among which the main ones are: the principle of plenitude, principle of minimalist, but not redundancy, measurability, simplicity of information and the principle of isomorphism.

It was also obtained new evidence-based results that combine to solve actual scientific and applied problem substantiation and development tools development of railway transport in the conditions innovative modernization of industrial-transport complexes and the formation of integration processes for the development of railway transport of Ukraine.

Keywords: industrial complex, transportation complex, railway transport, the economy of Ukraine, the process of integration, innovation, infrastructure, industrial park.

Глазкова Анна Сергіївна

**ФОРМУВАННЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ РОЗВИТКУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з авторським оригіналом

Відповідальний за випуск



Н.Є. Каличева

Підписано до друку «20» квітня 2017 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк ризограф.
Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.
Зам. № 79. Безкоштовно.

Видавництво УкрДУЗТ.
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, Харків, пл. Фейєрбаха, 7
Друкарня УкрДУЗТу, 61050, м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7