

УДК 334.012.82:656.2

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ДВОРІВНЕВОЇ СТРУКТУРИ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Шраменко О.В., к.е.н., доцент(УкрДАЗТ)

Стаття присвячена розкриттю сутності та структури інтеграційних процесів на залізничному транспорті.

Ключові слова: інтеграційні процеси, транспорт, промисловість, міжнародні транспортні коридори, європейська інтеграція.

Постановка проблеми. Світова транспортна система зараз переживає процес глибоких фундаментальних змін, які характеризуються процесами глобалізації та інтеграції. Задаються сприятливі передумови для створення єдиного торгового ринку як з Європою, так і з іншими регіонами світу, що сприятиме не тільки створенню спільних ринків, а й значному спрощенню кордонних процедур, переходу до нового технологічного устрою виробництва, заснованого на інформаційних технологіях. Наприкінці 2004 року Єврокомісія прийняла рішення вкласти до 2020 року більше 600 млрд. євро в побудову транс'європейської транспортної мережі.

Ринок України, який знаходиться на перехресті торговельних шляхів, викликає інтерес для західних партнерів. Процес входження України в світову економічну систему, і насамперед в економічну інтеграцію з західноєвропейськими країнами, невідмінно буде супроводжуватися необхідністю доведення транспортних процесів до європейського рівня – рівня високорозвиненої держави.

Аналіз останніх досліджень. В науковій літературі питання інтеграції розглядаються в трьох напрямках: загальнотеоретичному, галузевому на макро- і мікрорівні.

Більшість робіт вітчизняних вчених-економістів присвячено загальнотеоретичним питанням інтеграції: Лук'яненка Д.Г.[1,2], Нікіфорова П.О.[3], Ложачевської О.М.[4], Панченка Є.Г., Лібанової Е.М. [5], Філіпенка [6] та ін. Проте в них не отримали належного висвітлення особливості розвитку інтеграційних процесів у різних галузях.

Особливе місце у питанні галузевої інтеграції належить залізничному транспорту і більша частина робіт присвячена проблемам глобальної інтеграції транспортної галузі в єдину транспортну систему. Так, питання, пов'язані зі стратегією міжнародної інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України, висвітлюються в роботах Кірпи Г.М.[7], Пашенка Ю.Є.[8]

Інтеграційні процеси як на макро-, так і на мікрорівні в галузевому аспекті розглядаються в

роботах Данька М.І., Диканя В.Л., Якименко Н.В.[9, 10, 11]

При цьому в наведених роботах відсутній не достатньо розкритий зв'язок теоретичних засад та практичних аспектів їхнього використання, а також комплексний підхід до інтеграційної політики на залізничному транспорті.

Саме тому *метою статті* є теоретичне узагальнення і виявлення тенденцій подальшого втілення на практиці заходів щодо реалізації інтеграційних процесів за участю залізничного транспорту, що стане логічним продовженням політики його структурних перетворень і може відіграти важливу стабілізаційну роль в розвитку держави.

Виклад основного матеріалу. Сучасні інтеграційні процеси в економіці знаходять своє відбиття в реалізації дворівневої структури, яка представлена на рисунку 1.

Під інтеграцією на макrorівні слід розуміти створення сталих, інтенсивних зв'язків та узгодженостей окремої групи країн (підприємств) на міжнародному рівні.

Досвід передових країн свідчить про те, що світові інтеграційні процеси не проходять осторонь кожної з країн з самим різним рівнем розвитку та соціально-економічним устроєм, формуючи для кожної з них майже однакові передумови:

– однаковий рівень розвитку продуктивних сил країн, що інтегруються;

– географічна близькість країн, що інтегруються, наявність у більшості випадків загального кордону та історично сформованих економічних зв'язків;

– спільність економічних і інших проблем, що постають перед країнами в області розвитку, фінансування, регулювання економіки, політичного співробітництва і т. д.;

– наявність сприятливих внутрішніх і зовнішніх чинників розвитку економіки країн;

– відносно рівний розподіл прибутків і втрат від участі в інтеграційному процесі між країнами;

– демонстраційний ефект;
«ефект доміно».[3].

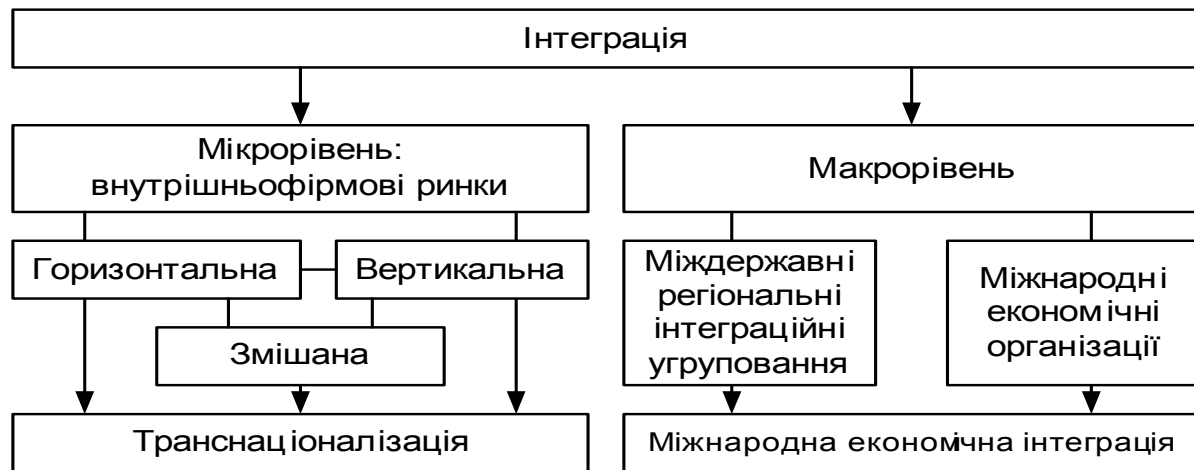


Рисунок 1 – Дворівнева структура інтеграційних процесів [2]

Основною перевагою і результатом інтеграції є прямі міжнародні зв'язки національних суб'єктів господарювання, що розвиваються у виробничій, науково-технічній, технологічній сферах, забезпечують поступове зрощування національних господарств на мікрорівні.

Вищим рівнем розвитку світогосподарських відносин є міжнародна економічна інтеграція, яка представляє процес господарсько-політичного об'єднання країн на основі розвитку глибоких стійких взаємозв'язків та поділу праці між національними господарствами, взаємодії їх структур на різних рівнях і в різних формах[5].

Ефективність міжнародної економічної інтеграції досягається за рахунок:

усунення дискримінації та бар'єрів між країнами-учасницями інтеграційних угруповань у русі товарів, послуг, капіталу, робочої сили і підприємництва;

стандартизації та уніфікації у виробничо-комерційній сфері;

динамічного ефекту внаслідок розширення ринку і економії на масштабах виробництва;

забезпечення достатнього рівня конкуренції [2].

В світовій практиці використовуються два основних метода здійснення усіх типів міжнародної економічної інтеграції. Відповідно до першого методу, інтеграція починається, розвивається та поглиблюється за допомогою інституціональних, адміністративних заходів та акцій. Другий метод базується на принципах лібералізації економіки й зовнішньої торгівлі, який лімітує адміністративні заходи на основі багатобічної угоди та забезпечує вільний обмін товарами між країнами у великому ринковому просторі згідно з вимогами закону попиту і пропозиції. [6].

Практичним відображенням інтеграційних процесів залізничного транспорту на макрорівні є об'єднання залізниць європейських країн в єдину транспортну систему.

Зокрема, на зближення економічних умов роботи залізниць Європи на принципах лібералізації був спрямований перший комплекс заходів, який розпочав свою історію з 1991 року. В ньому були намічені шляхи розділення інфраструктури і перевізної роботи, розроблено вимоги щодо недискримінаційного доступу приватних і закордонних транспортних компаній до інфраструктури залізниць, підготовлено єдині правила фінансової звітності транспортних підприємств і виділено біля 50 тис. км ліній в міждержавному сполученні для першого досвіду спільного використання інфраструктури вантажними компаніями країн ЄС.

У січні 2002 року Європейською комісією був представлений другий комплекс заходів щодо інтеграції європейського залізничного простору. В ньому, окрім питань технічної уніфікації, представлені пропозиції відносно інтеграції управління залізницями європейських країн, а також розширення вільного ринку вантажних перевезень на всі залізниці Європи. [12] Однак, в зв'язку з різним базовим статусом залізниць європейських країн не всі з них взмозі рухатися заданими темпами шляхом інтеграції.

Українська залізнична галузь та супутні їй підприємства через тривалий економічний спад й досі переживають глибоку економічну кризу, яка характеризується зміною транспортно-економічних зв'язків, товарної структури зовнішньої торгівлі, старінням транспортних засобів, невиваженою митною політикою відносно транзиту. Скорочення попиту на транспортні послуги вивільнило провізні та пропускні спроможності транспортного комплексу і сприяло стабільним обсягам роботи в транспортній системі, на що не потрібні були б «зайві» капіталовкладення. Але знос основних фондів на всіх видах транспорту перевищив усі можливі межі. Його технічний стан стає критичним.

За рівнем транзитного потенціалу Україна займає перше місце в Європі. Але на сьогоднішній день, за оцінкою дослідників, він використовується лише на 60%, в результаті чого країна щорічно недоотримує близько 2,5 млрд.дол. [13]. Тому ситуація, яка уже багато років спостерігається в нашій державі, дозволяє говорити про критичний стан як в економіці, так і транспортній галузі та неспроможність залізничного транспорту розвиватися на рівні європейських країн.

Враховуючи політику Європи щодо створення єдиної транспортної системи та таке вкрай критичне положення транспортних галузей, дії влади повинні бути направлені на активізацію транзитного потенціалу держави, визначені Законом України «Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 роках».

Головним напрямком проведення політики європейської інтеграції є розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів. Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється саме тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід - Захід, Балтика – Чорне море. Зокрема, транс'європейська залізнична магістраль Е – 30, що бере початок у Берліні, перетинає Україну за маршрутом Мостиська – Львів – Київ і йде далі до Москви. [7]. Саме завдяки розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів можна досягти росту обсягів транзитних вантажів через територію України.

Конкретні заходи щодо реалізації політики створення МТК в ряді країн вже дали свої результати. Так, в рамках деяких МТК вже реалізується широкий спектр транспортних послуг, зокрема це доставка вантажів в найменші терміни і найкоротшим шляхом, перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший, їх обробка. На міжнародних транспортних коридорах сусідніх країн ведуться роботи щодо впровадження швидкісного руху. Є ділянки швидкісного руху, на яких уже зараз максимальна маршрутна швидкість у 1,3... 1,9 раза перевищує аналогічну на залізницях України. Однак встановлені максимальні швидкості на транспортних коридорах, що прилягають до України, зокрема до Львівської залізниці, поки що не перевищують 120 км/год.

Деякі успіхи в цьому напрямку були досягнуті і Україною. Найбільш результативним за оцінкою представників Єврокомісії визнаний проект розвитку контейлерного потягу «Вікінг», організований спільними зусиллями трьох залізниць: України, Білорусії та Литви. Він оцінений як найкращий приклад провідної практики TRACECA, Критського та Східно – Західного транспортних коридорів, відзначений найбільш швидкою організацією процедур проходження прикордонно та митного контролю. Успішно функціонує і контейлерний поїзд «Зубр» на лінії Талін / Рига – Мінськ [13].

Актуальність цієї проблеми підтверджує і затверджена Кабінетом Міністрів України Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2005 – 2015р.р. Ця Програма передбачає проведення комплексу робіт, спрямованих на розвиток мережі МТК в Україні. Головними вимогами до транспортної системи згідно з цим документом являються:

максимальне зниження собівартості перевезень;

переоцінка критеріїв підходу до визначення ефективності перевезень, перехід від об'ємних показників роботи транспорту до фінансово-економічних;

забезпечення достатньої швидкості руху транспорту і доставки пасажирів і вантажів;

забезпечення збереження вантажів під час перевезення;

підвищення якості послуг на транспорті.

Внаслідок реалізації Програми очікується підвищення економічних показників роботи усіх видів транспорту, збільшення обсягу вантажо- і пасажироперевезень, у тому числі за рахунок транзиту через територію України, підвищення рівня якості праці і послуг на транспортних коридорах. Крім того, розбудова транспортних коридорів сприятиме розвитку не тільки транспорту, але й промисловості країни, збільшенню робочих місць та зростанню валютних надходжень до країни.

Глобальні зміни в економічному устрої України, що сталися останніми роками, дозволяють підприємствам виживати в складних умовах тільки за рахунок активізації внутрішнього потенціалу та створення ефективної організаційно-економічної взаємодії між учасниками виробничого процесу. Саме тому уряд має сприяти активізації інтеграційних процесів на мікрорівні.

Під інтеграцією на мікрорівні слід розуміти об'єднання підприємств для здійснення виробничої та господарської діяльності в межах окремої території, держави.

Різноманітність економічних умов діяльності підприємств зумовлює існування двох основних типів інтеграції — вертикальної та горизонтальної.

Горизонтальна інтеграція виникає у разі злиття підприємств, які виробляють подібні або однорідні товари, з метою їх подальшої реалізації через спільну систему розподілу і отримання при цьому додаткового прибутку. Основними її формами є:

делегування функцій інтегратору – передача права вирішення ряду питань, які пов'язані з інтеграційною діяльністю, основному підприємству, що інтегрується;

створення асоціацій, тобто надзаводських (міжзаводських) органів управління;

створення консультативних органів при обмеженні повноважень кожного з інтегрованих підприємств в погодженій області;

створення спільних фінансових органів (банків, холдингів);

створення органів управління майном (трастів); угруповання, тобто взаємний обмін акціями чи інша форма участі в прибутках один одного [14].

Однією з форм горизонтальної інтеграції може стати формування фінансово-промислових груп.

Головними перевагами горизонтальної інтеграції є: отримання додаткових переваг від збільшення обсягів виробництва та підсумованого накопиченого досвіду; збільшення часткової участі на ринку з метою досягнення монополістичних вигод та переваг; зниження витрат на розвиток підприємства; зростання фінансового потенціалу, який полегшує виконання науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт та дає можливість понизити витрати на проведення досліджень; зростання ефективності (в результаті зниження витрат укладання і проведення угод, більш низьких податків та інших синергетичних ефектів); краще використання керівних кадрів; досягнення переваг від взаємного схрещування технологій та винаходів без придбання ліцензій [15].

Оскільки провідне місце в реалізації транзитного потенціалу України відіграє транспорт, то метою держави має бути забезпечення ефективного його функціонування.

Транспортно – дорожній комплекс є важливою складовою у структурі економіки країни, фактором реалізації її геостратегічного потенціалу, зростання її ролі у міжнародному поділі праці. Він як галузь народного господарства виступає важливою та необхідною умовою ефективного функціонування провідних галузей економіки, визначає ступінь розвитку економічного потенціалу і промислової структури будь-якої індустріально розвинутої країни. У транспортній системі нашої держави, у виконанні нею транзитної ролі важливе значення мають усі складові її транспортного комплексу: автомобільний, залізничний, повітряний, морський, річковий і трубопровідний види транспорту. Але провідне місце належить трубопровідному та залізничному видам транспорту, які в структурі транзитних перевезень займають найбільшу питому вагу відповідно 71,8 та 25,2 % (за даними 2009 р.).

Однак, останнім часом транспортна галузь України значно скоротила обсяги своєї діяльності в сфері транзитних перевезень. За період з 2005 по 2009 рік це скорочення склало 27431,13 тис. тонн або 13,3% [16]. Така негативна тенденція в сфері транзиту обумовлена кризою 2008–2009 р.р. Саме в цей період спостерігається значне зниження обсягів транзитних перевезень вантажів майже всіма видами транспорту. Зокрема, на залізничному транспорті у 2008 році їх обсяг зменшився порівняно з попереднім роком на 6,5%, а наступного року – на 52 %. Що стосується автомобільного транспорту, то його становище в транзитних перевезеннях декілька краще. Але в 2009 році і він відчував на собі

негативний вплив кризи - зниження транзиту склало 31,7%. Така ж ситуація спостерігається і на інших видах транспорту. Тобто українська транспортна система зараз переживає період глибокої кризи.

Саме такі негативні тенденції, як зниження обсягів перевезення пасажирів і вантажів на основних видах транспорту, неплатоспроможність вантажовідправників і вантажоодержувачів, системна криза неплатежів і зростання кредиторської заборгованості, що випереджає дебіторську, не дає змогу транспорту як галузі матеріального виробництва здійснювати навіть у мінімально необхідних обсягах модернізацію і підтримку в технологічно і технічно безпечному стані шляхів сполучення і транспортних засобів.

Саме ці та багато інших факторів стимулюють всі види транспорту до об'єднання, проведення єдиної політики в області надання послуг з транспортування. Адже лише спільними зусиллями вони зможуть забезпечити підвищення якості надаваних послуг та успішно інтегрувати в європейську транспортну систему.

Першим, і одним з найважливіших кроком на шляху до такої інтеграції повинен стати розвиток інтермодальних та комбінованих перевезень. Як свідчить досвід розвинутих європейських країн, для ефективного функціонування таких видів перевезень необхідна розробка та впровадження системи жорсткого узгодження та відповідності технічних і технологічних аспектів взаємодії різних видів транспорту. [7]. Впровадження на території України комбінованих перевезень сприятиме підвищенню конкурентоздатності країни в системі міжнародних перевезень, покращенню якості, здешевленню транспортних послуг та реалізації транзитного потенціалу нашої держави.

Таким чином, горизонтальна інтеграція залізничного транспорту реалізується за рахунок його об'єднання з іншими видами транспорту, що сприятиме усуненню обмежень, які має кожен з них. Адже лише спільними зусиллями вони зможуть реалізувати ефект від масштабу, досягти значних конкурентних переваг та створити сприятливі умови для взаємовигідної співпраці в сфері єдиної транспортної системи України.

Вертикальна інтеграція передбачає об'єднання підприємств, які функціонують у різних виробничих циклах. Розрізняють дві основні форми вертикальної інтеграції.

1 Інтеграція «донизу» (або «назад») — розширення підприємством свого бізнесу за рахунок приєднання до неї виробника сировини або напівфабрикатів;

Вона дає істотні переваги, коли постачальники одержують значні прибутки та коли компоненти, сировина та матеріали, що поставляються, займають основну частину всієї собівартості кінцевого продукту підприємства. Дана інтеграція може також знизити залежність

підприємства-виробника від постачальників найважливіших компонентів готової продукції або від підприємств, що надають певні послуги.

2 Інтеграція «догори» (або «вперед») - у цьому разі підприємство намагається розширити свій бізнес за рахунок подальших стадій виробництва і збуту, а також сфери розподілу. Вона може дати зниження витрат і встановлення більш низьких цін для покупця за рахунок усунення дорогої традиційної мережі розподілу продукції

Вертикальна інтеграція має сенс тільки в тому випадку, якщо вона приводить до посилення конкурентної позиції підприємства за рахунок скорочення витрат або посилення диференціації продукції основної діяльності.

Напрямок та масштаб інтеграції залежить від можливості поліпшення стратегічної позиції підприємства в напрямку зниження витрат; від впливу на капітальні витрати, гнучкість і швидкість відповідної реакції на зовнішні погрози; від здатності створити конкурентну перевагу.

Вертикальна інтеграція в діяльності залізничного транспорту може бути представлена тісними взаємними зв'язками залізниці з промисловими підприємствами, для яких він, з одного боку, виступає основним засобом транспортування продукції, а з іншого – її споживачем.

Залізничний транспорт являється досить матеріало-, енерго- та фондомісткою галуззю. Тільки на тягу поїздів як основний напрямок витрат палива і електроенергії в 2009 році було використано 337,4 тис. т дизельного палива і 4,5 млрд кВт-год електричної енергії [17].

Питома вага основних фондів в загальній вартості Укрзалізниці становить близько 60%. Однак їх сучасний стан не відповідає постійно зростаючим вимогам до транспорту. За розрахунками фахівців Укрзалізниці, знос основних залізничних фондів складає у цілому 78%. Адже сьогодні потребує заміни 30 % верхньої будови колії, 56% - рухомого складу, 40 % систем тягового енергозабезпечення та понад 11% дефектних мостів, інших штучних споруд, що потребують реконструкції [18].

Причини важкого стану Укрзалізниці накопичувалися роками. Адже амортизація не дозволяє сьогодні покрити витрати на оновлення рухомого складу. Як результат такого пасивного ставлення - галузь втратила свою інвестиційну привабливість.

Саме тому для подальшого успішного розвитку залізничного транспорту необхідно створити нові умови експлуатації, сприяти розвитку і впровадженню на магістральних лініях технічного прогресу та модернізації колії, застосування нових технологій колійного господарства, використання спеціального рухомого складу (з нахилому кузова в кривих), провести часткову модернізацію

вантажного вагонного парку, облаштування його новими візками, розрахованими на підвищену швидкість, замінити стрілки, модернізувати контактну мережу, тягові підстанції, удосконалити засоби зв'язку і енергопостачання, встановити огороження, провести реконструкцію спеціальних депо та пунктів технічного обслуговування швидкісного рухомого складу та ін.

Не краще становище і промисловості України. Останніми роками вона майже припинила свою діяльність. Зокрема, в найкритичнішому стані перебувають: машинобудування, металургія, гірничо-добувна та переробна промисловість і багато інших. Це пов'язано з тим, що майже вся продукція вітчизняної промисловості не в змозі конкурувати з провідними західними фірмами. А вже на більшості українських підприємствах основні фонди відновлювалися десятки років назад, в результаті чого більша їх частина стали повністю не придатними для використання, а виготовляема продукція має високу собівартість.

Однак, не зважаючи на таке критичне становище українські підприємства мають значний потенціал для забезпечення комплексного оздоровлення залізничної галузі. Зокрема, на сьогодні в Україні вантажне вагонобудування представляють 4 вагонобудівних заводи: Кривітський, Дніпродзержинський, Стаханівський та «Азовмаш», які мають досвід у проектуванні і будівництві, спеціалізуються на випуску вагонів нового покоління. На Харківському вагоноремонтному заводі фірмою «Юнікон» налагоджено випуск нових пасажирських вагонів з використанням кузовів і комплектуючих, виготовлених у Росії. Холдингова компанія «Луганськтепловоз» освоїла також випуск вагонів дизель-поїздів з локомотивною тягою, електропоїздів постійного і змінного струму. Дніпропетровський електровозно-будівний завод спеціалізується на випуску електровозів із трифазними тяговими двигунами, тягове електроустаткування для нього постачає компанія «Siemens». Виробництвом стрілочних переводів займається «Дніпропетровський стрілочний завод».

Незважаючи на наявність в Україні підприємств, що спеціалізуються на випуску продукції для залізничного транспорту, на сьогоднішній день значна частина обладнання закуповується і у іноземних компаній. Зокрема, налагоджена тісна співпраця між Укрзалізницею компаніями Skoda Transportation, «Siemens» та рядом польських, російських, німецьких підприємств, в поставці електропоїздів, комплектуючих виробів, устаткування тощо. Тому успіх намічених структурних перетворень в залізничній галузі багато в чому залежить від її ефективної співпраці з провідними галузями національної економіки, а саме машинобудуванням, металургією, гірничо-добувною та текстильною

промисловістю. Адже знаходячись в край поганому стані, промислові підприємства повинні бути самі зацікавлені в дружній співпраці з Укрзалізницею, в проведенні політики їх інтеграції. Для одних підприємств залізниця виступає як споживач, для інших – як основний засіб транспортування продукції. Тому наша промисловість повинна орієнтуватися на внутрішній ринок, де ще залишилися достойні споживачі.

Таким чином, інтеграція залізничного транспорту з промисловими підприємствами з одного боку, дасть можливість підняти престиж вітчизняного виробника, а з іншого - забезпечить залізницю вантажами та всім необхідним обладнанням. Разом з тим, така політика захисту вітчизняного виробника дозволить зменшити витрати Укрзалізниці на придбання необхідних засобів за рахунок відсутності такої статті витрат як сплата митних тарифів.

Висновки. Світові інтеграційні процеси не можуть проходити осторонь жодної країни, вони все більше втягують в себе як окремі підприємства, так і цілі галузі. Тому і наша держава вимушена залучатися до тісної співпраці з усім розвинутим світом, намагаючись подолати свою технологічну відсталість, зумовлену тривалим кризовим станом економіки. В основу проведення державою політики інтеграції може бути покладено політику розвитку транспортної системи України. Адже транспорт виступає з'єднуючою ланкою, що забезпечує зв'язок між країнами.

Проведені дослідження, які ґрунтувалися на аналізі особливостей функціонування транспортної системи України та вивченні світового досвіду створення єдиної транспортної мережі, дають можливість зробити висновок про необхідність здійснення комплексного підходу до проведення інтеграційної політики на залізничному транспорті України, в основу якого є дворівнева структура інтеграційних процесів. Інтеграція на мікрорівні передбачає проведення горизонтальної і вертикальної інтеграції за рахунок об'єднання відповідно залізничного транспорту з іншими видами транспорту та промисловими підприємствами, на макрорівні - з залізницями інших країн.

Сукупне використання цих напрямків інтеграції залізничного транспорту дозволить покращити економічні показники діяльності всієї транспортної галузі, створити сприятливі умови для взаємовигідної співпраці та спільними зусиллями прискорити процес євроінтеграції.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Лук'яненко Д.Г. Стратегії економічного розвитку в умовах глобалізації: Монографія.[Текст]/ Д.Г.Лук'яненко; за ред. д. е. н., проф. Д. Г. Лук'яненка. - К.: КНЕУ, 2001. - 538 с.

2 Лук'яненко Д.Г. Економічна інтеграція і глобальні проблеми сучасності: Навч.посіб.[Текст]/ Д.Г.Лук'яненко. - К.: КНЕУ, 2005. - 204 с.

3 Нікіфоров П.О.,Чемісова Н.А. Соціально-економічна сутність міжнародної регіональної інтеграції та методологічні засади інтеграційної стратегії України/ П.О.Нікіфоров, Н.А.Чемісова //Економічна теорія. – 2006. - № 2.- С.74 - 86.

4 Ложачевська О.М. Забезпечення конкурентоспроможності українських підприємств в умовах глобалізації та євроінтеграції [Текст]/О.М.Ложачевська// Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. Збірник наукових праць.- 2008.-№3. – С.3 – 10.

5 Панченко Є.Г., Лібанова Є.М. Перехідна економіка: Навч. посіб.[Текст] /Є.Г. Панченко, Є.М.Лібанова; за ред. проф.Є.Г.Панченка, Е.М.Лібанової та ін.– К.: Вища школа, 2003. – 591 с.

6 Филипенко А. Інтеграційні перспективи України: биграваційна модель [Текст] / А. Филипенко // Економіка України. – 2005. – №6. – С.11 - 21.

7 Кірта Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України в Європейську транспортну систему [Текст] / Г.М.Кірта. - Д.: ДНУСТ, 2003. - 268 с.

8 Пащенко Ю.Є., Никифорок О.І. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції [Текст] / Ю.Є.Пащенко, О.І.Никифорок. - Ніжин: Аспект-поліграф, 2008. - 192 с.

9 Данько М.І., Дикань В.Л., Якименко Н.В. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів: Монографія.[Текст] / М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В.Якименко– Харків: УкрДАЗТ, 2008. - 170 с.

10 Якименко Н.В. Транспортна система України та глобалізаційні процеси [Текст] / Н.В.Якименко// Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2009. - № 25. – С. 93-96.

11 Дикань В.Л., Якименко Н.В. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України [Текст]/ В.Л.Дикань, Н.В.Якименко// Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2010. - № 30. – С. 11-15.

12 Европа на пути к единой железнодорожной системе[Текст] // Железные дороги мира. – 2008. - № 9 – С.9-13.

13 Хрусталева В. Перспективи розвитку транзитного потенціала України [Текст] / В.Хрусталева // Транспорт. – 2009. – № 45 (577). – С.61-63.

14 Николаева И.П. Мировая экономика: Учебное пособие для вузов [Текст] / И.П.Николаева;

под ред. проф. И.П. Николаевой – 2-е изд., перераб. и доп.–М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002.- 734 с.

15 Брусильцева Г.М. Особливості розвитку форм інтеграційних структур [Текст] / Г.М. Брусильцева // Матеріали четвертої Міжнародної науково-практичної конференції “Соціально-економічні реформи в контексті інтеграційного вибору України”. – Том 4. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2007. – С. 13-16.

16 Офіційний сайт державного комітету статистики [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

17 Сергієнко М.І. Основні напрямки роботи Укрзалізниці з енергозбереження та її результати [Текст] / М.І. Сергієнко //Локомотив-інформ. – 2010.-№ 4.– С.24-26.

18 Задворнов В. Здобутки, наміри та перешкоди [Електронний ресурс] /В.Задворнов. - Режим доступу: <http://www.swrailway.gov.ua/rabslovo/?nid=39> – Робоче слово.- 2007.-№38.

Аннотація. Стаття посвячена раскрытию сущности и структуры интеграционных процессов на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: интеграционные процессы, транспорт, промышленность, международные транспортные коридоры, европейская интеграция.

Summary. The article gives up the essence and structure of integration processes in the railway transport.

Keywords: integration processes, transport, industry, international transport corridors, European integration.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Мельник В.О.

Експерт редакційної колеґії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.

УДК 681.51:658.5

ІНФОРМАТИЗАЦІЯ ПРОЦЕСІВ ВЗАЄМОДІЇ ПРОМИСЛОВОСТІ ТА ТРАНСПОРТУ: КОНЦЕПТУАЛЬНІ АСПЕКТИ

Якименко Н.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Обґрунтовано значення міжорганізаційної інформаційної системи в процесах забезпечення конкурентоспроможності учасників промислово-транспортного інтелектуального об'єднання.

Ключеві слова: міжорганізаційна інформаційна система, конкурентоспроможність, інформаційний потік

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Проблема взаємодії транспорту та промисловості з метою забезпечення їх конкурентоспроможності вже піднімалася у попередніх працях автора [1]. Визначаючи необхідність переходу промислових підприємств на випуск конкурентоспроможних виробів, ключову роль відводилося логістичним та конструкторсько-технологічним центрам. Механізм їх взаємодії між собою, з промисловими підприємствами та іншими учасниками ґрунтується на створенні міжорганізаційних інформаційних систем, значення яких зростає в умовах посилення інтеграційних процесів між суб'єктами ринку.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Інформаційні технології та системи

визначаються як об'єкт вивчення багатьма науковцями. Серед них: Гордієнко І.В., Кисіль Н.М., Корольов О.Л., Кунегін С.В., Пономаренко В.С., Ситнік В.Ф., Фінагіна О.В. [2-8] та ін. На їх думку, вплив інформації, інформаційних систем та технологій на розвиток української економіки настільки великий і значущий, що в межах теорії і практики виділяють інформацію у самостійний ресурс, чинник виробництва, інноваційну складову. Інформацію вивчають і аналізують з позицій товару, стратегічного ресурсу, інтелектуального потенціалу, а інформаційні відносини кваліфікують як товарні і базу для розвитку всього комплексу соціально-економічної сфери.

Незважаючи на значний ступінь розробки теми, необхідно докладно зупинити увагу на формуванні міжорганізаційних інформаційних