

УДК 656.078.8

## МОДЕЛЬ ІННОВАЦІЙНОГО КОНГЛОМЕРАТУ, ЯК ІНСТРУМЕНТУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ НАЦІОНАЛЬНОЇ МЕРЕЖІ МТК

*Дикань В.Л., д.е.н., професор,  
Толстова А.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

*В статті обґрунтовано необхідність створення інноваційного конгломерату, визначенні основні завдання, учасники об'єднання, наведені укрупнена структура та розкритий механізм функціонування «Інноваційно-технологічний центр розвитку транспортної системи України»*

*Ключові слова: конкурентоспроможність українських МТК, науково-технічний потенціал, конгломерат*

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

Аналізуючи транспортну систему та існуючу в країні інфраструктуру міжнародного значення (міжнародні транспортні коридори (МТК)), слід зазначити, що існує ряд проблем, які негативно впливають на їх розвиток і сприяють відтоку транзитних перевезень та втраті конкурентоспроможності національної мережі МТК, створенню нових проектів, маршрутів в обхід країни, а саме: невідповідність національного транспортного законодавства міжнародному; неефективне функціонування прикордонних пунктів пропуску; відсутність якісної транспортної інфраструктури; невідповідність вітчизняних транспортних засобів міжнародним нормам та стандартам; відсутність єдиного прозорого тарифу; низький рівень конкурентоспроможності вітчизняних перевізників; недостатній рівень розвитку транспортно-логістичної системи країни та її взаємозв'язок з міжнародною; відставання розвитку транспортних технологій (інтермодальні та мультимодальні перевезення, рівень контейнеризації, логістичні принципи управління); недостатній рівень розвитку інформаційного забезпечення перевезення вантажу та ін.

Забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК та подолання вище зазначених проблем неможливе без активного використання науково-технічної сфери. Транспортна галузь країни як і країна в цілому володіє досить вагомим науково-технічним потенціалом, який спроможний забезпечити як подальший розвиток галузі так і окремих підприємств. А такі заходи як впровадження сучасної техніки та новітніх технологій перевезення, модернізація інфраструктури, розробка наукової бази можна здійснити саме за рахунок розвитку науково-технічного потенціалу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної**

**проблеми.** Такими питаннями як розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів, інтеграція транспортної системи країни до світової, конкурентоспроможність транспорту, їх видів та підприємств транспортного комплексу приділяли увагу такі вчені як О.О. Бакаєв, М.І. Данько, О.Г. Дейнека, В.Л. Дикань, Т.О. Дяченко, Ю.Ф. Кулаєв, А.М. Новікова, О.М. Рудаков, А.М. Хахлюк, Ю.М. Цветов, В.Г. Шинкаренко, Н.В. Якименко та інші [3-9].

Так М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко [4] досліджують не тільки питання інтеграції транспортної системи до світової системи, а і систематизують основні заходи формування конкурентоспроможності вітчизняного транспортного комплексу та транспортної системи в мережі МТК. В роботі «Визначення конкурентоспроможності автотранспортних підприємств та стратегії її підвищення» Т.О. Дяченко [5] уточнює поняття конкурентоспроможності відповідно до автотранспортних підприємств, яке базується на здатності підприємства завойовувати та утримуватися у своєму сегменті ринку автотранспортних послуг. О.М. Рудаков [6] пропонує забезпечити конкурентоспроможність залізничного транспорту за рахунок підвищення конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі. М.І. Данько, В.Л. Дикань, М.В. Кондратюк [9] пропонують забезпечити ефективне функціонування залізничного транспорту країни за рахунок удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України та створення залізнично – транспортно – промислової групи України.

Проте в дослідженнях недостатньо уваги приділяється питанням конкурентоспроможності національної мережі МТК, інструментам її забезпечення.

**Метою статті** є обґрунтування доцільності створення конгломерату, визначення

його основних завдань, структури та механізму його функціонування.

**Виклад основного матеріалу.** Одним із головних інструментів забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК є розвиток науково-технологічного потенціалу галузі. Але на жаль, в наш час, результати роботи науково-технологічного потенціалу (науково-дослідницькі та дослідно-конструкторські роботи (НДДКР)) ізольовані від виробничих систем країни. Подолання такого негативного фактору можливо за рахунок розвитку організаційних та управлінських структур НДДКР, які повинні характеризуватися концентрацією фундаментальних досліджень в основному в сфері вищої освіти та зосередженості прикладної науково-технологічної діяльності переважно на промислових підприємствах [10].

Питання забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК має загальнодержавне значення, тому виникає необхідність акумулювання, об'єднання підприємств транспортної галузі та їх потенціалу.

Проаналізувавши різні форми об'єднань підприємств та їх особливості функціонування, автори дійшли згоди, що найбільш прийнятною формою об'єднання підприємств транспортної галузі для забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК є конгломерат. Тому що, конгломерат на відміну від інших форм власності дозволяє здійснювати об'єднання підприємств різних напрямків діяльності в спільну діяльність на основі добровільної централізації функцій виробництва, науково-технологічної, інвестиційної та фінансової діяльності при широкій економічній автономії учасників об'єднання [11].

З метою забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК пропонуємо на основі технологічного брокерства акумулювати виробничий та науково-технологічний потенціали транспортної галузі в інноваційний конгломерат «Інноваційно-технологічний центр розвитку транспортної системи України».

Під інноваційним конгломератом розуміється – уставна форма об'єднання підприємств залізничного, автомобільного, морського, річного видів транспорту, транспортного машинобудування, наукової, фінансової та інвестиційної галузей з метою координації взаємодії різних видів транспорту та досягнення синергетичного ефекту в процесі інтеграції інтелектуальних, інноваційних, інвестиційних та інших ресурсів з метою забезпечення конкурентоспроможності як національної мережі МТК так і транспортної системи в цілому.

Основна задача конгломерату - об'єднання інтелектуальних можливостей представників

прикладної науки та мультифункціональної промислової групи, науково-технологічного потенціалу галузі для розробки, створення та виробництва продукції транспортного машинобудування. За рахунок об'єднання науковців, конструкторів, дослідників різних напрямків на основі рекомбінуючих інновацій виникне можливість створювати нові технології, нововведення, удосконалювати вже існуючі продукцію, технології.

При створенні такого конгломерату необхідно дотримуватись діючого законодавства, національного та міжнародного досвіду організації та функціонування крупних об'єднань підприємств. Так відповідно до національного законодавства підприємства можуть об'єднуватися на підставі Державних програм вирішення визначених проблем, які матимуть загальнодержавне значення [1, 2].

Учасниками конгломерату можуть бути:

- національні та іноземні юридичні особи
- суб'єкти підприємницької діяльності всіх форм власності незалежно від відомчої та галузевої приналежності;
- фізичні особи - суб'єкти підприємницької діяльності, структурні підрозділи підприємств, організації, якщо вони являються юридичними особами;
- фінансово-інвестиційні установи. [1, 2].

У відповідності до законодавства конгломерат повинен бути зареєстрованим у Міністерстві Економіки України, після чого отримає статус юридичної особи, матиме самостійний та зведений баланси, розрахунковий та інші рахунки в Банку, печатку та фірмові бланки зі своїм найменуванням [3].

Одним із засновників конгломерату «Інноваційно-технологічний центр розвитку транспортної системи країни» буде виступати Міністерство транспорту та зв'язку України, яке також виконуватиме функцію регулятора взаємовідносин учасників об'єднання.

Схема взаємодії конгломерату з зовнішнім середовищем зображена на рисунку 1.

В якості зовнішнього середовища об'єднання виступатиме глобальний інформаційний простір, внутрішній та міжнародний ринок.

Конгломерат буде активно взаємодіяти з глобальним інформаційним простором, використовуючи наявну в ньому інформацію про науково-технічних досягнень міжнародного ринку з метою розробки нових науково-виробничих програм. Також має місце і зворотній зв'язок, оскільки, після розробки нових програм, продукції, технологій, саме завдяки глобальному інформаційному простору результати роботи об'єднання – НДДКР повинні бути комерціалізовані та матимуть вихід на внутрішній та міжнародний ринок передових технологій.

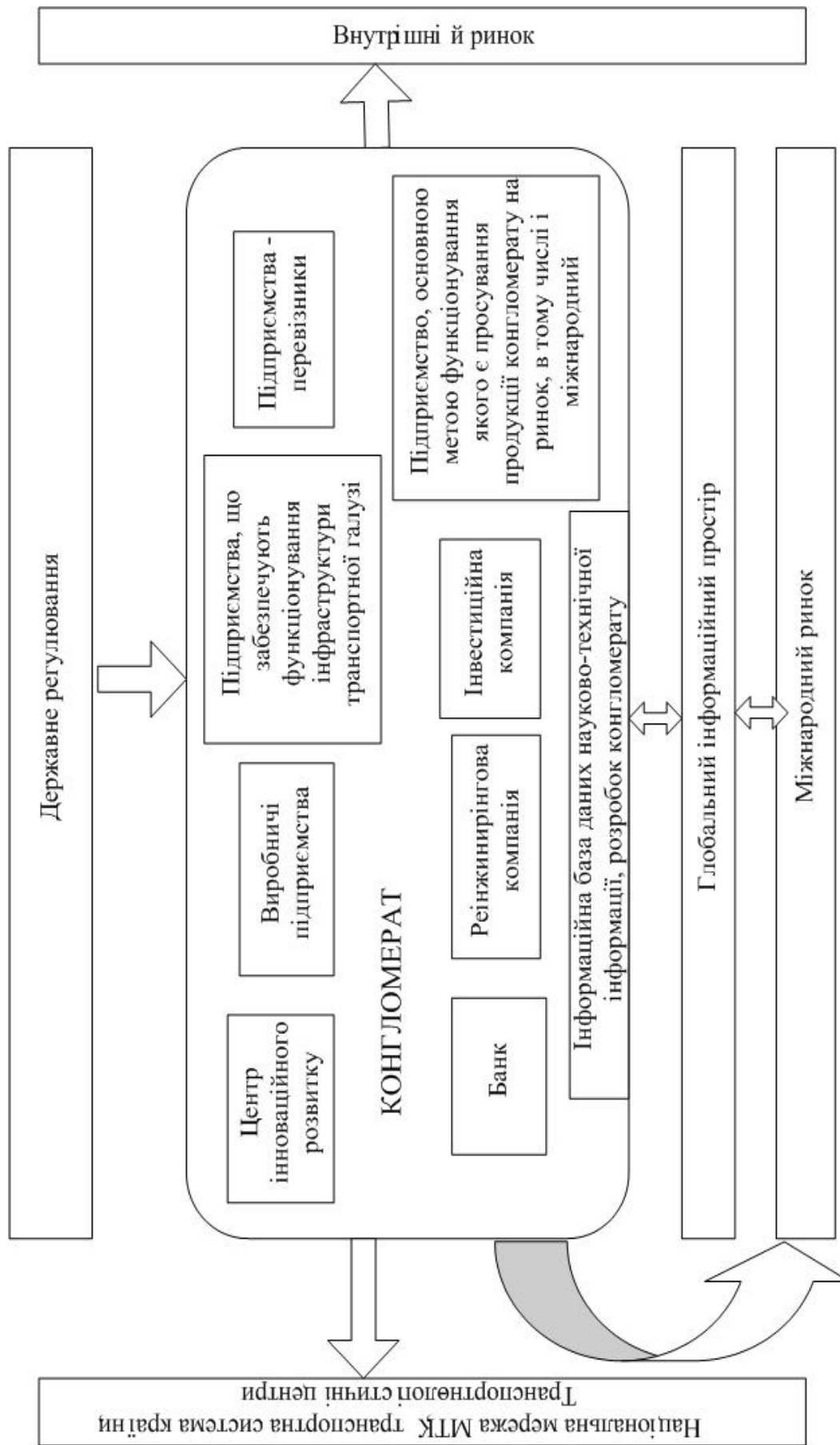


Рисунок 1 – Схема взаємодії конгломерату з зовнішнім середовищем

Так як, основною задачею конгломерату буде реалізація проектів державного значення, то особливо тісний зв'язок об'єднання буде з урядом та транспортним комплексом країни. Крім того будь-який суб'єкт господарювання внутрішнього чи міжнародного рівня на підставі розробки індивідуальних проектів матиме можливість прямої взаємодії з «Інноваційно-технологічний центр розвитку транспортної системи країни».

До конгломерату «Інноваційно-технологічний центр розвитку транспортної системи країни» будуть входити 5 блоків інтегральних компаній (рис. 2):

1. Інноваційний блок – сукупність компаній, основною діяльністю яких є науково-дослідницька та дослідно-конструкторська робота:

- «Центр наукових досліджень», до складу якого будуть входити вищі навчальні заклади, науково-дослідні інститути та науково-виробничі підприємства;

- Реінжинірингові компанії;

2. Промисловий блок – входять підприємства, компанії, які використовують,

виробляють, впроваджують результати роботи компаній Інноваційного блоку серед яких:

- промислові підприємства, в тому числі транспортне машинобудування;

- підприємства, що забезпечують функціонування транспортної інфраструктури;

- підприємства – перевізники;

3. Фінансово-інвестиційний блок – сукупність підприємств, які забезпечують фінансову підтримку учасників конгломерату:

- Інвестиційна компанія;

- Банк;

4. Інформаційний блок – організації, основною задачею яких є інформаційне забезпечення учасників об'єднання :

- Інформаційні центри, в яких зосереджені бази даних науково-технічної інформації міжнародних передових технологій та бази даних науково-технічної інформації розробок, проектів учасників конгломерату;

5. Маркетинговий блок:

- компанія, метою функціонування якої є просування продукції учасників об'єднання на вітчизняний та міжнародний ринок.

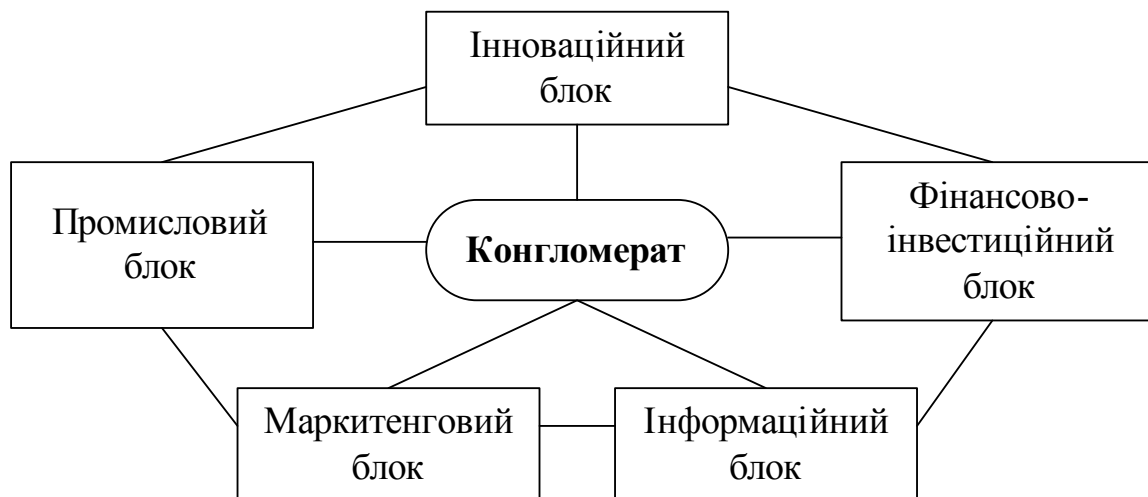


Рисунок 2 – Укрупнена структура інноваційного конгломерату «Інноваційно-технологічний центр розвитку транспортної системи країни»

Розглянемо механізм функціонування конгломерату «Інноваційно-технологічний центр розвитку транспортної системи країни», який зображений на рисунку 3.

Завдяки глобальному інформаційному простору «Інформаційний центр» конгломерату буде постійно слідувати та поповнювати свої бази інформацією про досягнення науково-технологічного прогресу.

Користуючись своїми базами, маючи необхідний обсяг інформації, визначивши основні

напрямки дослідження «Центр наукових досліджень» (ЦНД) проводитиме дослідження, розробку проектів, нововведень, які потім відповідно до сфери діяльності будуть реалізовуватися в Виробничому блоці.

Слід зазначити, що пріоритетні напрямки дослідження ЦНД будуть визначатися в першу чергу Міністерством транспорту та зв'язку, у відповідності до транспортної політики країни, основних напрямків розвитку транспортної галузі та національної мережі МТК.

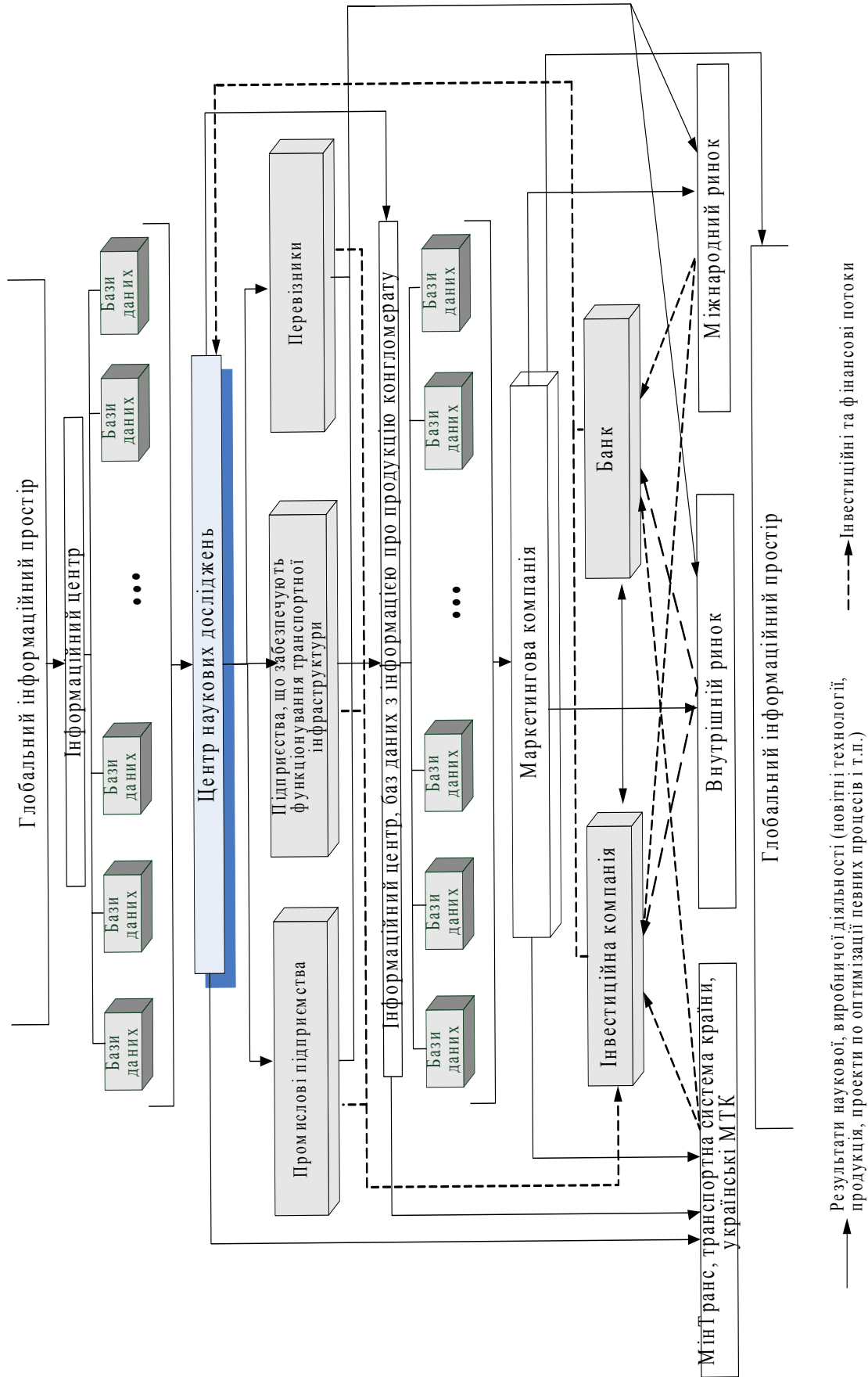


Рисунок 3 – Механізм функціонування інноваційного конгломерату «Інноваційно-технологічний центр розвитку транспортного комплексу України»

На виході з виробничого блоку ми отримуємо готову новітню продукцію, технології, які безпосередньо будуть впроваджуватися в першу чергу на транспорті.

Інформація про нову продукцію, технологію, наукові проекти також буде надходити до Баз даних конгломерату. І вже з баз даних завдяки Маркетинговій компанії результати науково-технічної роботи учасників об'єднання потраплятимуть на вітчизняний, міжнародний ринки та в глобальний інформаційний простір.

Інвестиційна компанія в даному об'єднанні повинна займатися залученням інвестицій з внутрішнього та міжнародних ринків для подальшого фінансування роботи Інноваційного та Виробничого блоку конгломерату.

Оскільки, наше об'єднання в першу чергу розробляє та реалізує державні, галузеві проекти, частина інвестицій повинна бути направлена з бюджету держави, галузі. Частина інвестицій може залучатися за рахунок власних підприємств. Так, проінвестувати проекти в яких зацікавлені підприємства Промислового блоку можливо за рахунок власних коштів підприємств. В такому випадку, ЦНД надає результати своїх досліджень інвесторам, які вправі розпоряджатися отриманими інноваціями самостійно, тобто можуть впроваджувати на підприємстві, реалізовувати на внутрішньому та міжнародному ринках. Також значні інвестиції можуть бути залучені за рахунок розробок та реалізації наукових проектів для окремих підприємств внутрішнього та зовнішнього ринку.

Таким чином, джерелами фінансування інноваційного конгломерату будуть:

- бюджетні кошти;
- власні кошти учасників об'єднань;
- залучені інвестиції вітчизняних та іноземних інвесторів»
- кошти отримані від реалізації продукції альянсу на вітчизняному та міжнародному ринках.

**Висновок.** Створення такого конгломерату на державному рівні та його представництво на регіональному за рахунок об'єднання науково-технічного потенціалу транспортної системи та промислових підприємств різних напрямків діяльності дозволить активізувати прихований потенціал галузі та сприятиме забезпеченню не тільки конкурентоспроможності національної

мережі МТК, транспортної галузі в цілому, а і інших галузей країни.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України про господарські товариства. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>
2. Закон України про промислово-фінансові групи в Україні. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>
3. Бакаєв О.О., Пирожков С.І., Евенко В.Л. Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.niurr.gov.ua>
4. Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів. Монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. – 170с.
5. Дяченко Т.О. Визначення конкурентоспроможності автотранспортних підприємств та стратегії її підвищення: Автореф. дис. канд. екон. Наук. – Київ., 2002.- 19с.
6. Рудаков О.М. Підвищення конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі: Автореф. дис. канд. екон. Наук. – Харків., 2008.- 23 с.
7. Новикова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / Рада національної безпеки і оборони України; Національний ін-т проблем міжнародної безпеки. – К., 2003. – 494с.
8. Хахлюк А. Для забезпечення транзитних потоків: Транспортна інфраструктура держави: регіональний аспект // Політика і час. – 2003. - №2. – С.71-80
9. Данько М.І. Удосконалення організаційної структури залізничного комплексу України в сучасних умовах. Монографія. / М.І. Данько, В.Л. Дикань, М.В. Кондратюк. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – 190с.
10. Чернов С.К. Эффективные организационные структуры управления наукоемкими производствами: Монография. – Николаев: НУК, 2005. – 92с.
11. Пилипенко А.Я. Господарське право / А.Я. Пилипенко, В.С. Щербіна: навч.посібн. – Київ:НУК, 2006. – 125с.

**Анотація.** В статті обоснована необхідність створення інноваційного конгломерату, определены основные задачи, участники объединения, приведена укрупненная структура и раскрыт механизм функционирования «Инновационно-технологического центра развития транспортной системы Украины»

**Ключевые слова:** конкурентоспособность украинских МТК, научно-технический потенциал, конгломерат

**Summary.** In article is motivated need of the creation innovation conglomerate, is determined primary tasks, participants of the association, is brought integrated structure and reveal; open mechanism of the operation "Innovaiono-technological centre of the development transport system of Ukraine".

**Keywords:** competitiveness ukrainian ITC, research potential, conglomerate.

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 338.47: 656.2(477)

### УДОСКОНАЛЕННЯ ЦІНОВОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ФАКТОР МАКСИМАЛЬНОЇ РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

*Дейнека О.Г., д.е.н., професор,  
Божок А.Р., аспірантка (УкрДАЗТ)*

*В даному дослідженні розглядаються основні перешкоди інтеграції українських залізниць в глобальну транспортну систему. Досліджується роль тарифної політики у розв'язанні цієї проблеми.*

**Ключові слова:** транзит, тарифна політика, конкурентні переваги витрати, ціноутворення.

**Постановка проблеми.** Глобалізація економіки, розширення Європейського союзу і торгівельних зв'язків прискорили зростання міжнародного транспортного ринку. В умовах збільшення товарних потоків максимальну вигоду від експорту і імпорту транспортних послуг одержать ті країни, які зможуть залучити на свої транспортні комунікації транзитний євразійський потік. Геополітичне розташування України надає можливість нашій країні стати важливим центром транзиту зовнішньоекономічних вантажів і перевезення пасажирів у міжнародному сполученні. Транзит – це не тільки транспортування, перевалка вантажів, але й додаткова обробка високотехнологічного продукту, його тестування і пристосування до вимог ринку. Тобто виникне додаткова вартість, що буде сприяти розвитку національних вантажооброблювачів, вантажоперевізників і регіонів, які примикають до транспортного коридору. Тому сьогодні має потребу в розробці механізм максимальної реалізації транзитного потенціалу України.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** В умовах зростання євразійських економічних зв'язків значно підвищився інтерес до створення сприятливих умов для транснаціональних

перевезень. Цій проблемі присвячені ряд нормативно-правових актів [1, 2], велику увагу цьому питанню приділяли Блудова Т. [3], Кірпа Г.М. [4], Михайловська О. [5], Пирожков С., Прейгер Д., Малярчук І. [6]. Однак більшість інструментів реалізації транзитного потенціалу України залишаються недостатньо розкритими і деталізованими, зокрема розробка зваженої тарифної політики, що вимагає проведення подальших досліджень.

Тому **метою статті** є пошук засад побудування гнучкої, зваженої, а також збалансованої тарифної політики залізничного транспорту.

**Вклад основного матеріалу дослідження.** Потенційні можливості українських залізниць щодо залучення додаткових міжнародних транспортних потоків досить великі. Але обсяг транзитних перевезень не досягає свого потенціалу із-за наявності різного роду правових, технічних і економічних проблем.

До проблем нормативно-правового характеру слід віднести:

- недосконалість нормативно-правового забезпечення діяльності залізничного транспорту;
- стримується розвиток залізничних перевезень між Україною і багатьма країнами Центральної і Західної Європи через відмінність у