

КОМПЛЕКСНА ОЦІНКА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ
ВАГОНБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИA COMPREHENSIVE ASSESSMENT OF THE COMPETITIVENESS
OF THE CARRIAGE-BUILDING ENTERPRISES OF UKRAINE

У статті автором досліджено сучасні підходи до вибору методики та показників оцінки конкурентоспроможності підприємств, у тому числі вагонобудівних. Сформовано узагальнену послідовність етапів оцінки конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств. Проведено комплексну оцінку конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств на основі розрахунку інтегрального показника, що враховує часткові показники оцінки складових потенціалів, а саме: виробничого, ресурсного, техніко-технологічного, кадрового, інформаційного, інноваційного, експортного та інвестиційного. У якості заключного етапу побудовано ієрархію конкурентних пріоритетів вагонобудівних підприємств.

Ключові слова: вагонобудівні підприємства, складові потенціали конкурентоспроможності, оцінка конкурентоспроможності, ієрархія конкурентних пріоритетів

В статье автором исследованы современные подходы к выбору методики и показателей оценки конкурентоспособности предприятий, в том числе вагоностроительных. Сформирована обобщенная последовательность этапов оценки конкурентоспособности вагоностроительных предприятий. Проведена комплексная оценка конкурентоспособности вагоностроительных предприятий на основе расчета интегрального показателя, учитывающего частичные показатели оценки составляющих потенциалов, а именно: производственного, ресурс-

ного, технико-технологического, кадрового, информационного, инновационного, экспортного и инвестиционного. В качестве заключительного этапа построена иерархия конкурентных приоритетов вагоностроительных предприятий.

Ключевые слова: вагоностроительные предприятия, составляющие потенциалы конкурентоспособности, оценка конкурентоспособности, иерархия конкурентных приоритетов

In the article, the author examines modern approaches to the choice of the methodology and indicators of the competitiveness of enterprises, including carriage-building enterprises. Formed a generalized sequence of steps of an estimation of competitiveness by carriage-building enterprises. Conducted comprehensive assessment of the competitiveness of the carriage-building enterprises on the basis of the calculation of an integral indicator that takes into account the partial indicators for assessing the components of the potentials, namely: production, resources, technological, human, information, innovation, export and investment. As a final stage built the hierarchy of competitive priorities by carriage-building enterprises. This grading allows us to identify key competitive priorities by carriage-building enterprises to assess the level of development of basic components of competitiveness and dynamic change.

Key words: carriage-building enterprises, potentials of competitiveness, assessment of competitiveness, hierarchy of competitive priorities

УДК 339.137.22:339.94:621

Обруч Г.В.

аспірант кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом
Український державний університет залізничного транспорту

Постановка проблеми. Наукові дослідники не раз наголошували, що головною конкурентною перевагою підприємства є можливість виробництва конкурентоспроможної продукції. Але в умовах загострення конкурентної боротьби цього недостатньо для забезпечення гармонійного розвитку підприємства та зайняття стійкої позиції на ринку.

Тому підприємства знаходяться в постійному пошуку інноваційних методів забезпечення домінуючої конкурентної позиції. З метою визначення існуючих та потенційних конкурентних переваг підприємства, насамперед необхідно оцінити рівень його конкурентоспроможності на ринку, що провокує виникнення проблеми вибору методу та показників оцінки конкурентоспроможності підприємств.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Вивченню теоретичного та методичного підґрунтя оцінки конкурентоспроможності підприємств, у тому числі вагонобудівних, присвячено наукові публікації широкого кола вчених: Р.І. Жовновача [1], В.Л. Корінева [2], К.О. Латишева, Д.Л. Пирогова, Ю.В. Караулової [3], Л.В. Лоциної, М.В. Мілашенко [4], О.Є.Сомової [5], Н.П. Тарнавської [6], Л.В. Целікової [7], Д.В. Яцкового [8] та інших.

Значна теоретико-методична база підходів до оцінки рівня конкурентоспроможності підприємства та відсутність об'єктивного інструменту її оцінювання потребує детального вивчення даної проблеми й розробки методики оцінки конкурентоспроможності, що врахує галузеві особливості вагонобудівних підприємств як ключових об'єктів наукового дослідження.

Метою наукової статті є проведення комплексної оцінки рівня конкурентоспроможності лідерів вітчизняного вагонобудування – ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпровагонмаш», ПАТ «Азовзагальмаш».

Виклад основного матеріалу дослідження. Вибір методу та відповідних показників оцінки залежить від конкретної мети її здійснення, специфіки продукції, що виробляється, доступності інформаційної бази, терміну виконання, наявності фінансових, інформаційних, законодавчих та інших обмежень.

Окрема група науковців ототожнюють поняття оцінки конкурентоспроможності підприємства з оцінкою конкурентоспроможності продукції. Так автор Корінев В.Л. [2] використовує кількісну оцінку

зовнішніх факторів, що впливають на конкурентоспроможність промислової продукції, та розділяє показники конкурентоспроможності на чотири групи: показники, що характеризують зовнішньоторговельні потоки, ефективність праці, ефективність використання матеріально-технічної бази та якість продукції.

Лощина Л.В. та Мілашенко М.В. [4] для визначення конкурентоспроможності підприємства, до системи показників за різними складовими пропонують віднести наступні показники:

- за ефективністю виробничої діяльності: витрати виробництва на одиницю продукції, фондвіддача, рентабельність продукції, продуктивність праці;

- за фінансовим станом підприємства: коефіцієнт автономії, коефіцієнт платоспроможності, коефіцієнт абсолютної ліквідності, коефіцієнт оборотності обігових коштів;

- за ефективністю організації збуту: рентабельність продажів, коефіцієнт завантаження виробничих потужностей, коефіцієнт ефективності реклами та засобів стимулювання збуту;

- за конкурентоспроможністю продукції: якість продукції, ціна продукції, умови платежу, строк поставки, рівень гарантійного і сервісного обслуговування на всіх етапах життєвого циклу;

- за конкурентоспроможністю персоналу: кваліфікація, досвід роботи, стаж, освіта, витрати на персонал.



Рис. 1. Узагальнена послідовність етапів оцінки конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств

Джерело: авторська розробка

Жовновач Р.І. [1] вважає, що найбільш обґрунтованим для оцінки конкурентоспроможності підприємства є використання комплексних методичних підходів, націлених на розробку зведеного показника рівня конкурентоспроможності, що реалізується у виявленні наявних ресурсів підприємства, оцінки ефективності їх використання і визначенні рівня його конкурентоспроможності відносно підприємств, які функціонують в одній галузі та належать до однієї продуктової групи.

Окрім загальних методик, вченими розглянуто й питання оцінки конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств. Так Латишев К.О., Пирогов Д.Л. та Караулова Ю.В. [3] при визначенні рівня конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств у процесі їх позиціонування рекомендували використовувати методику, в основу якої покладено експертне визначення вагомості впливу факторів у розрізі кожної з чотирьох підсистем, а саме: ринкової, товарної, фінансової, соціальної та розраховані, виходячи з показників, що формують ці фактори, зведені індекси значущості кожної підсистеми. Дана методика, на думку авторів, дозволяє виявити слабкі сторони підприємств та опрацювати заходи, пов'язані з реструктуризацією основних фондів, підвищенням оборотності товарних запасів та продуктивності праці, що у сукупності забезпечить у подальшому підвищення рівня конкурентоспроможності підприємства.

Аналізуючи наведені підходи до вибору методики та показників оцінки конкурентоспроможності підприємства, слід відмітити основні переваги та недоліки існуючих наукових здобутків:

- по-перше, питання класифікації методів оцінки конкурентоспроможності досить широко розкрито, але деякі з класифікацій різних авторів дублюють одна одну, що дещо ускладнює процес аналізу та систематизації отриманої інформації;

- по-друге, це загальний характер дослідження, тобто автори наводять досить аналогічні алгоритми та розроблені методики оцінки конкурентоспроможності, що викликає певні суперечності в розумінні їх сутності та основних відмінностей;

- по-третє, недостатньо досліджена проблема оцінки конкурентоспроможності підприємств конкретної галузі, у тому числі вагонобудівної, а існуючі наукові праці надають досить узагальнене представлення цього процесу;

- по-четверте, викликає сумніви високий ступінь суб'єктивності вибору показників оцінки конкурентоспроможності та їх розрахунку тощо.

Відаючи належне здобуткам науковців, було проведено комплексну оцінку конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств на основі розрахунку інтегрального показника, що враховує часткові показники оцінки складових потенціалів,

а саме: виробничого, ресурсного, техніко-технологічного, кадрового, інформаційного, інноваційного, експортного та інвестиційного. Транспортний потенціал у розрахунок інтегрального показника вирішено не включати, враховуючи специфіку діяльності вагонобудівних підприємств та відносно низьку питому вагу його впливу в загальній сукупності.

Узагальнена послідовність етапів оцінки рівня конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств виглядає наступним чином (рис. 1).

1. *Формування мети оцінки конкурентоспроможності*: визначення конкурентних пріоритетів та перспективних напрямів розвитку вагонобудівних підприємств.

2. *Аналіз існуючих методик оцінки конкурентоспроможності підприємств*, що проводиться з метою вибору найбільш доцільної методики для оцінки конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств.

3. *Виділення ключових областей формування конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств*: виробничий потенціал; ресурсний потенціал; техніко-технологічний потенціал; кадровий потенціал; інформаційний потенціал; інноваційний потенціал; експортний потенціал; інвестиційний потенціал.

4. *Визначення часткових показників у межах обраних складових оцінки конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств* з урахуванням можливості розрахунку на основі фінансової звітності підприємств та офіційних даних засобів масової інформації.

Для прикладу розрахунку використано дані вагонобудівних підприємств ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпровагонмаш», ПАТ «Азовзагальмаш» за 2011 р., 2013 р., 2015 р. Обрання подібного часового періоду викликано різкими змінами в роботі підприємства у наведені роки. Систему часткових показників оцінки конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств наведено в табл. 1.

5. *Формування матриці значень часткових показників оцінки рівня конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств* у динамічному розрізі.

6. *Стандартизація розрахованих значень часткових показників шляхом визначення відносної оцінки кожного з них у результаті динамічного розвитку*. Відносну оцінку вирішено розрахувати в залежності від приналежності часткового показника до стимулятора чи дестимулятора росту.

7. *Визначення вагових коефіцієнтів значущості часткових показників у межах складової оцінки конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств*. Вагові коефіцієнти значущості часткових показників доцільно визначити експертним шляхом. Обов'язковою умовою використання екс-

Таблиця 1

Система часткових показників оцінки конкурентоспроможності вагобудівних підприємств (авторська розробка)

Складова конкурентоспроможності	Показник	Складова конкурентоспроможності	Показник	
Виробничий потенціал	Індекс напруженості виробництва (I_1)	Інформаційний потенціал	Індекс інформаційно-технічного забезпечення (I_{25})	
	Індекс ритмічності виробництва (I_2)		Індекс інвестування в програмне забезпечення (I_{26})	
	Індекс фондovіддачі (I_3)		Індекс питомої ваги нематеріальних активів (I_{27})	
	Індекс фондомісткості (I_4)		Індекс внутрішнього інформаційного забезпечення (I_{28})	
	Індекс фондоозброєності (I_5)		Індекс інноваційного інформаційно-комунікаційного забезпечення (I_{29})	
	Індекс рентабельності виробництва (I_6)		Індекс інноваційності програмного забезпечення (I_{30})	
Ресурсний потенціал	Індекс оборотності оборотних активів (I_7)	Інноваційний потенціал	Індекс раціоналізаторської активності підприємства (I_{31})	
	Індекс завантаження оборотних активів (I_8)		Індекс витрат на науково-дослідні роботи (I_{32})	
	Індекс рентабельності оборотних активів (I_9)		Індекс інноваційної активності (I_{33})	
	Індекс забезпеченості власними оборотними коштами (I_{10})		Індекс освоєння інноваційних розробок (I_{34})	
	Індекс матеріалovіддачі (I_{11})		Індекс рентабельності інновацій (I_{35})	
	Індекс матеріаломісткості (I_{12})		Експортний потенціал	Індекс експортоорієнтованості вагобудівної продукції (I_{36})
Техніко-технологічний потенціал	Індекс придатності техніко-технологічної бази (I_{13})	Індекс частки експорту вагобудівної продукції (I_{37})		
	Індекс оновлення техніко-технологічної бази (I_{14})	Індекс рентабельності експортної діяльності (I_{38})		
	Індекс вибуття техніко-технологічної бази (I_{15})	Індекс експортно-представницької діяльності (I_{39})		
	Індекс зносу техніко-технологічної бази (I_{16})	Інвестиційний потенціал		Індекс капітальних інвестицій (I_{40})
	Індекс прогресивності обладнання (I_{17})			Індекс абсолютної ліквідності (I_{41})
	Кадровий потенціал		Індекс продуктивності праці (I_{18})	Індекс автономії або фінансової незалежності (I_{42})
Індекс плинності кадрів (I_{19})			Індекс покриття чи загальної ліквідності (I_{43})	
Індекс ефективності використання фонду оплати праці (I_{20})			Індекс фінансового ризику (I_{44})	
Індекс стабільності кадрів (I_{21})			Індекс рентабельності власного капіталу (I_{45})	
Індекс освітнього рівня кадрів (I_{22})		Індекс ефективності інвестиційної діяльності (I_{46})		
Індекс внутрішньої кадрової підготовки та перепідготовки (I_{23})				
Індекс зовнішньої кадрової підготовки та перепідготовки (I_{24})				

пертих методів дослідження є розрахунок узгодженості думок експертів за допомогою коефіцієнта конкордації.

Було виявлено, що узгодженість думок експертів знаходиться на середньому (виробничий, ресурсний, техніко-технологічний, інноваційний, експортний, інвестиційний потенціали) та високому (кадровий потенціал) рівнях, що дозволяє продовжити аналіз часткових показників оцінки конкурентоспроможності вагобудівних підприємств та розрахувати вагомість кожного часткового показника в загальній сукупності.

Так отримані наступні вагові коефіцієнти значущості часткових показників. Виробничого потенціалу: $I_1 = 0,248$; $I_2 = 0,238$; $I_3 = 0,176$; $I_4 = 0,076$;

$I_5 = 0,076$; $I_6 = 0,186$; ресурсного потенціалу: $I_7 = 0,236$; $I_8 = 0,064$; $I_9 = 0,179$; $I_{10} = 0,183$; $I_{11} = 0,245$; $I_{12} = 0,093$; техніко-технологічного потенціалу: $I_{13} = 0,258$; $I_{14} = 0,215$; $I_{15} = 0,091$; $I_{16} = 0,131$; $I_{17} = 0,305$; кадрового потенціалу: $I_{18} = 0,223$; $I_{19} = 0,190$; $I_{20} = 0,048$; $I_{21} = 0,059$; $I_{22} = 0,198$; $I_{23} = 0,146$; $I_{24} = 0,136$; інформаційного потенціалу: $I_{25} = 0,088$; $I_{26} = 0,241$; $I_{27} = 0,064$; $I_{28} = 0,231$; $I_{29} = 0,200$; $I_{30} = 0,176$; інноваційного потенціалу: $I_{31} = 0,107$; $I_{32} = 0,303$; $I_{33} = 0,227$; $I_{34} = 0,260$; $I_{35} = 0,103$; експортного потенціалу: $I_{36} = 0,360$; $I_{37} = 0,115$; $I_{38} = 0,205$; $I_{39} = 0,320$; інвестиційного потенціалу: $I_{40} = 0,193$; $I_{41} = 0,053$; $I_{42} = 0,190$; $I_{43} = 0,114$; $I_{44} = 0,117$; $I_{45} = 0,103$; $I_{46} = 0,230$.

8. Розрахунок часткових інтегральних показників, що характеризують рівень складових кон-

курентоспроможності вагонобудівних підприємств.

8.1. Частковий інтегральний показник виробничого потенціалу:

$$I_{ВП} = 0,248 \times I_1 + 0,238 \times I_2 + 0,176 \times I_3 + 0,076 \times I_4 + 0,076 \times I_5 + 0,186 \times I_6. \quad (1)$$

Отримано наступні результати розрахунку часткового інтегрального показника виробничого потенціалу. ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»: $I_{ВП}^{2011} = 0,9636$; $I_{ВП}^{2013} = 0,5316$; $I_{ВП}^{2015} = 0,2128$; ПАТ «Дніпровагонмаш»: $I_{ВП}^{2011} = 0,9379$; $I_{ВП}^{2013} = 0,2919$; $I_{ВП}^{2015} = 0,0971$; ПАТ «Азовзагальмаш»: $I_{ВП}^{2011} = 0,9399$; $I_{ВП}^{2013} = 0,4117$; $I_{ВП}^{2015} = 0,1006$.

8.2. Частковий інтегральний показник ресурсного потенціалу:

$$I_{РП} = 0,236 \times I_7 + 0,064 \times I_8 + 0,179 \times I_9 + 0,183 \times I_{10} + 0,245 \times I_{11} + 0,093 \times I_{12}. \quad (2)$$

Отримано наступні результати розрахунку часткового інтегрального показника ресурсного потенціалу. ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»: $I_{РП}^{2011} = 0,9618$; $I_{РП}^{2013} = 0,6561$; $I_{РП}^{2015} = 0,5300$; ПАТ «Дніпровагонмаш»: $I_{РП}^{2011} = 0,9153$; $I_{РП}^{2013} = 0,6134$; $I_{РП}^{2015} = 0,3741$; ПАТ «Азовзагальмаш»: $I_{РП}^{2011} = 0,7291$; $I_{РП}^{2013} = 0,7457$; $I_{РП}^{2015} = 0,1325$.

8.3. Частковий інтегральний показник техніко-технологічного потенціалу:

$$I_{ТТП} = 0,258 \times I_{13} + 0,215 \times I_{14} + 0,091 \times I_{15} + 0,131 \times I_{16} + 0,305 \times I_{17}. \quad (3)$$

Отримано наступні результати розрахунку часткового інтегрального показника техніко-технологічного потенціалу. ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»: $I_{ТТП}^{2011} = 0,9166$; $I_{ТТП}^{2013} = 0,8476$; $I_{ТТП}^{2015} = 0,6393$; ПАТ «Дніпровагонмаш»: $I_{ТТП}^{2011} = 0,7556$; $I_{ТТП}^{2013} = 0,8608$; $I_{ТТП}^{2015} = 0,6455$; ПАТ «Азовзагальмаш»: $I_{ТТП}^{2011} = 0,6725$; $I_{ТТП}^{2013} = 0,8689$; $I_{ТТП}^{2015} = 0,5180$.

8.4. Частковий інтегральний показник кадрового потенціалу:

$$I_{КП} = 0,223 \times I_{18} + 0,190 \times I_{19} + 0,048 \times I_{20} + 0,059 \times I_{21} + 0,198 \times I_{22} + 0,146 \times I_{23} + 0,136 \times I_{24}. \quad (4)$$

Отримано наступні результати розрахунку часткового інтегрального показника кадрового потенціалу. ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»: $I_{КП}^{2011} = 1,000$; $I_{КП}^{2013} = 0,6357$; $I_{КП}^{2015} = 0,3962$; ПАТ «Дніпровагонмаш»: $I_{КП}^{2011} = 0,9759$; $I_{КП}^{2013} = 0,6505$; $I_{КП}^{2015} = 0,3492$; ПАТ «Азовзагальмаш»: $I_{КП}^{2011} = 0,9294$; $I_{КП}^{2013} = 0,6685$; $I_{КП}^{2015} = 0,3619$.

8.5. Частковий інтегральний показник інформаційного потенціалу:

$$I_{ІФП} = 0,088 \times I_{25} + 0,241 \times I_{26} + 0,064 \times I_{27} + 0,231 \times I_{28} + 0,200 \times I_{29} + 0,176 \times I_{30}. \quad (5)$$

Отримано наступні результати розрахунку часткового інтегрального показника інформаційного потенціалу. ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»: $I_{ІФП}^{2011} = 0,9500$; $I_{ІФП}^{2013} = 0,7745$; $I_{ІФП}^{2015} = 0,5072$; ПАТ «Дніпровагонмаш»: $I_{ІФП}^{2011} = 0,9500$; $I_{ІФП}^{2013} = 0,7603$; $I_{ІФП}^{2015} = 0,4679$; ПАТ «Азовзагальмаш»: $I_{ІФП}^{2011} = 0,9644$; $I_{ІФП}^{2013} = 0,6870$; $I_{ІФП}^{2015} = 0,4579$.

8.6. Частковий інтегральний показник інноваційного потенціалу:

$$I_{ІНП} = 0,107 \times I_{31} + 0,303 \times I_{32} + 0,227 \times I_{33} + 0,260 \times I_{34} + 0,103 \times I_{35}. \quad (6)$$

Отримано наступні результати розрахунку часткового інтегрального показника інноваційного потенціалу. ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»: $I_{ІНП}^{2011} = 0,9745$; $I_{ІНП}^{2013} = 0,7018$; $I_{ІНП}^{2015} = 0,3997$; ПАТ «Дніпровагонмаш»: $I_{ІНП}^{2011} = 0,8898$; $I_{ІНП}^{2013} = 0,6267$; $I_{ІНП}^{2015} = 0,3379$; ПАТ «Азовзагальмаш»: $I_{ІНП}^{2011} = 0,9924$; $I_{ІНП}^{2013} = 0,6692$; $I_{ІНП}^{2015} = 0,3776$.

8.7. Частковий інтегральний показник експортного потенціалу:

$$I_{ЕП} = 0,360 \times I_{36} + 0,115 \times I_{37} + 0,205 \times I_{38} + 0,320 \times I_{39}. \quad (7)$$

Отримано наступні результати розрахунку часткового інтегрального показника експортного потенціалу. ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»: $I_{ЕП}^{2011} = 0,9415$; $I_{ЕП}^{2013} = 0,7794$; $I_{ЕП}^{2015} = 0,3302$; ПАТ «Дніпровагонмаш»: $I_{ЕП}^{2011} = 0,9331$; $I_{ЕП}^{2013} = 0,7375$; $I_{ЕП}^{2015} = 0,1800$; ПАТ «Азовзагальмаш»: $I_{ЕП}^{2011} = 0,9561$; $I_{ЕП}^{2013} = 0,7910$; $I_{ЕП}^{2015} = 0,2523$.

8.8. Частковий інтегральний показник інвестиційного потенціалу:

$$I_{ІВП} = 0,193 \times I_{40} + 0,053 \times I_{41} + 0,190 \times I_{42} + 0,114 \times I_{43} + 0,117 \times I_{44} + 0,103 \times I_{45} + 0,230 \times I_{46}. \quad (8)$$

Отримано наступні результати розрахунку часткового інтегрального показника інвестиційного потенціалу. ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»: $I_{ІВП}^{2011} = 0,9799$; $I_{ІВП}^{2013} = 0,6453$; $I_{ІВП}^{2015} = 0,4165$; ПАТ «Дніпровагонмаш»: $I_{ІВП}^{2011} = 0,9111$; $I_{ІВП}^{2013} = 0,6632$; $I_{ІВП}^{2015} = 0,2979$; ПАТ «Азовзагальмаш»: $I_{ІВП}^{2011} = 0,8830$; $I_{ІВП}^{2013} = 0,3133$; $I_{ІВП}^{2015} = 0,1360$.

9. Розрахунок загального інтегрального показника оцінки рівня конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств.

Загальний інтегральний показник оцінки рівня конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств пропонується розраховувати, як середньгеометричне з оцінок восьми його складових – часткових інтегральних показників:

$$I_{КСП}^{заг} = \sqrt[8]{I_{ВП} \times I_{РП} \times I_{ТТП} \times I_{КП} \times I_{ІФП} \times I_{ІНП} \times I_{ЕП} \times I_{ІВП}}, \quad (9)$$

де $I_{ВП}$, $I_{РП}$, $I_{ТТП}$, $I_{КП}$, $I_{ІФП}$, $I_{ІНП}$, $I_{ЕП}$, $I_{ІВП}$ – часткові інтегральні показники оцінки виробничого, ресурсного, техніко-технологічного, кадрового, інформаційного, інноваційного, експортного та інвестиційного потенціалів.

У результаті проведених розрахунків отримано наступні значення загального інтегрального показника оцінки конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств.

ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»:

- 2011 р.:

$$I_{КСП}^{заг} = \sqrt[8]{0,9636 \times 0,9618 \times 0,9166 \times 1,0000 \times 0,9500 \times 0,9745 \times 0,9415 \times 0,9799} = 0,9607$$

- 2013 р.:

$$I_{КСП}^{заг} = \sqrt[8]{0,5316 \times 0,6561 \times 0,8476 \times 0,6357 \times 0,7745 \times 0,7018 \times 0,7794 \times 0,6453} = 0,6900$$

- 2015 р.:

$$I_{КСП}^{заз} = \sqrt[8]{0,2128 \times 0,5300 \times 0,6393 \times 0,3962 \times 0,5072 \times 0,3997 \times 0,3302 \times 0,4165} = 0,4086$$

ПАТ «Дніпровагонмаш»:

- 2011 р.:

$$I_{КСП}^{заз} = \sqrt[8]{0,9379 \times 0,9153 \times 0,7556 \times 0,9759 \times 0,9500 \times 0,8898 \times 0,9331 \times 0,9111} = 0,9062$$

- 2013 р.:

$$I_{КСП}^{заз} = \sqrt[8]{0,2919 \times 0,6134 \times 0,8608 \times 0,6505 \times 0,7603 \times 0,6267 \times 0,7375 \times 0,6632} = 0,6253$$

- 2015 р.:

$$I_{КСП}^{заз} = \sqrt[8]{0,2919 \times 0,6134 \times 0,8608 \times 0,6505 \times 0,7603 \times 0,6267 \times 0,7375 \times 0,6632} = 0,6253$$

ПАТ «Азовзагальмаш»:

- 2011 р.:

$$I_{КСП}^{заз} = \sqrt[8]{0,9399 \times 0,7291 \times 0,6725 \times 0,9294 \times 0,9644 \times 0,9924 \times 0,9561 \times 0,8830} = 0,8758$$

- 2013 р.:

$$I_{КСП}^{заз} = \sqrt[8]{0,4117 \times 0,7457 \times 0,8689 \times 0,6685 \times 0,6870 \times 0,6692 \times 0,7910 \times 0,3133} = 0,6144$$

- 2015 р.:

$$I_{КСП}^{заз} = \sqrt[8]{0,1006 \times 0,1325 \times 0,5180 \times 0,3619 \times 0,4579 \times 0,3776 \times 0,2523 \times 0,1360} = 0,2490$$

Отриманий результат, що встановлює кількісний вимір рівня конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, може бути інтерпретованим у такій шкалі оцінювання:

$0 < I_{КСП}^{заз} \leq 0,50$ – критичний рівень – підприємство має критичний рівень конкурентоспроможності та має значні труднощі подальшого функціонування;

$0,51 < I_{КСП}^{заз} \leq 0,70$ – низький рівень – підприємство має недостатній рівень конкурентоспроможності для ефективного функціонування на ринку;

$0,71 < I_{КСП}^{заз} \leq 0,85$ – достатній рівень – підприємство має достатній рівень конкурентоспроможності для ведення конкурентної боротьби на ринку;

$0,86 < I_{КСП}^{заз} \leq 1,00$ – високий рівень – підприємство має високий рівень конкурентоспроможності та низьку ступінь залежності від політики конкурентів.

Так за рівнем конкурентоспроможності на першому місці знаходиться ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», який у 2011 р. має високий рівень конкурентоспроможності (0,9607), у 2013 р. – низький рівень (0,6900), у 2015 р. – критичний рівень (0,4086); на другому місці – ПАТ «Дніпровагонмаш», який у 2011 р. має високий рівень конкурентоспроможності (0,9062), у 2013 р. – низький рівень (0,6253), у 2015 р. – критичний рівень (0,3021); на

третьому місці – ПАТ «Азовзагальмаш», який у 2011 р. має високий рівень конкурентоспроможності (0,8758), у 2013 р. – низький рівень (0,6144), у 2015 р. – критичний рівень (0,2490). Аналізуючи динаміку рівня конкурентоспроможності, також слід відмітити досить різку та негативну тенденцію її варіації (рис. 2).

10. Побудова ієрархії конкурентних пріоритетів вагонобудівних підприємств

Розподіл конкурентних пріоритетів у ієрархічній послідовності здійснимо на основі розрахованих значень часткових інтегральних показників оцінки конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств. Для виміру рівня конкурентної пріоритетності показника пропонується використовувати наступну шкалу оцінки (табл. 2).

Таблиця 2

Шкала оцінки рівня конкурентної пріоритетності часткових інтегральних показників

Рівень конкурентної пріоритетності	Оцінка
високий	0,86-1,0
достатній	0,71-0,85
низький	0,51-0,70
критичний	0-0,50

У результаті аналізу значень часткових інтегральних показників оцінки конкурентоспроможності та визначення загальних оцінок рівня конкурентної пріоритетності часткових інтегральних показників вагонобудівних підприємств, було побудовано ієрархію конкурентних пріоритетів, у якій виділено 8 рівнів конкурентної пріоритетності (рис. 3). Подібна градація дає змогу виділити ключові конкурентні пріоритети вагонобудівних підприємств, оцінити рівень розвитку основних складових конкурентоспроможності та їх динамічну зміну.

Так у 2011 році показники роботи ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» мають високий рівень конкурентної пріоритетності (100,0 %), що говорить про максимально ефективне використання конку-

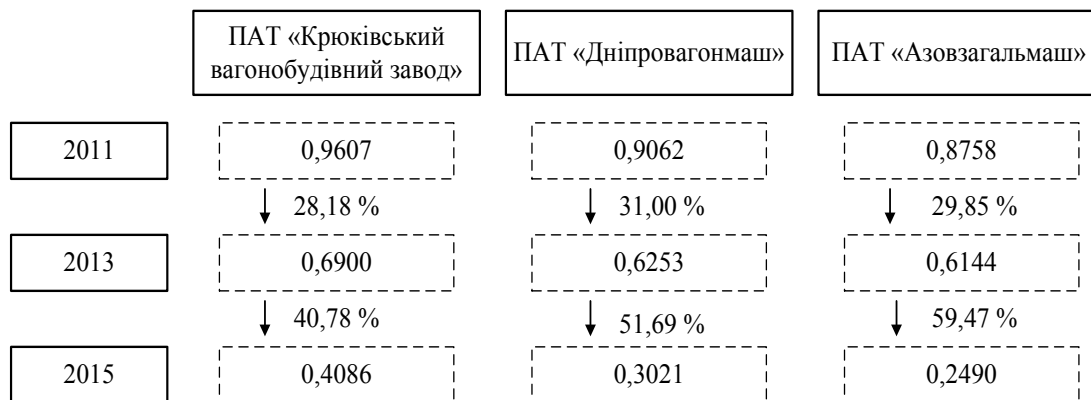


Рис. 2. Динаміка рівня конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств

ПАТ «Крюківський вагобудівний завод»		
2011 р.	2013 р.	2015 р.
<p>Високий рівень КП</p> <p>I Кадровий потенціал II Інвестиційний потенціал III Інноваційний потенціал IV Виробничий потенціал V Ресурсний потенціал VI Інформаційний потенціал VII Експортний потенціал VIII Техніко-технологічний потенціал</p>	<p>Достатній рівень КП</p> <p>I Техніко-технологічний потенціал II Експортний потенціал III Інформаційний потенціал</p> <p>Низький рівень КП</p> <p>IV Інноваційний потенціал V Ресурсний потенціал VI Інвестиційний потенціал VII Кадровий потенціал VIII Виробничий потенціал</p>	<p>Низький рівень КП</p> <p>I Техніко-технологічний потенціал II Ресурсний потенціал</p> <p>Критичний рівень КП</p> <p>III Інформаційний потенціал IV Інвестиційний потенціал V Інноваційний потенціал VI Кадровий потенціал VII Експортний потенціал VIII Виробничий потенціал</p>
ПАТ «Дніпровагомаш»		
2011 р.	2013 р.	2015 р.
<p>Високий рівень КП</p> <p>I Кадровий потенціал II Інформаційний потенціал III Виробничий потенціал IV Експортний потенціал V Ресурсний потенціал VI Інвестиційний потенціал VII Інноваційний потенціал</p> <p>Достатній рівень КП</p> <p>VIII Техніко-технологічний потенціал</p>	<p>Достатній рівень КП</p> <p>I Техніко-технологічний потенціал II Інформаційний потенціал III Експортний потенціал</p> <p>Низький рівень КП</p> <p>IV Інвестиційний потенціал V Кадровий потенціал VI Інноваційний потенціал VII Ресурсний потенціал</p> <p>Критичний рівень КП</p> <p>VIII Виробничий потенціал</p>	<p>Низький рівень КП</p> <p>I Техніко-технологічний потенціал</p> <p>Критичний рівень КП</p> <p>II Інформаційний потенціал III Ресурсний потенціал IV Кадровий потенціал V Інноваційний потенціал VI Інвестиційний потенціал VII Експортний потенціал VIII Виробничий потенціал</p>
ПАТ «Азовзагальмаш»		
2011 р.	2013 р.	2015 р.
<p>Високий рівень КП</p> <p>I Інноваційний потенціал II Інформаційний потенціал III Експортний потенціал IV Виробничий потенціал V Кадровий потенціал VI Інвестиційний потенціал</p> <p>Достатній рівень КП</p> <p>VII Ресурсний потенціал</p> <p>Низький рівень КП</p> <p>VIII Техніко-технологічний потенціал</p>	<p>Високий рівень КП</p> <p>I Техніко-технологічний потенціал</p> <p>Достатній рівень КП</p> <p>II Експортний потенціал III Ресурсний потенціал</p> <p>Низький рівень КП</p> <p>IV Інформаційний потенціал V Інноваційний потенціал VI Кадровий потенціал</p> <p>Критичний рівень КП</p> <p>VII Виробничий потенціал VIII Інвестиційний потенціал</p>	<p>Низький рівень КП</p> <p>I Техніко-технологічний потенціал</p> <p>Критичний рівень КП</p> <p>II Інформаційний потенціал III Інноваційний потенціал IV Кадровий потенціал V Експортний потенціал VI Інвестиційний потенціал VII Ресурсний потенціал VIII Виробничий потенціал</p>

Рис. 3. Ієрархія конкурентних пріоритетів вагобудівних підприємств (авторська розробка)

рентних переваг; у 2013 році – низький рівень конкурентної пріоритетності (62,5 %); у 2015 році – критичний рівень конкурентної пріоритетності (75,0 %).

У 2011 році показники роботи ПАТ «Дніпровагомаш» мають високий рівень конкурентної пріоритетності, що говорить про максимально ефективно використання конкурентних переваг (87,5 %); у 2013 році – низький рівень конкурентної пріоритетності (50,0 %); у 2015 році – критичний рівень конкурентної пріоритетності (87,5 %).

Показники роботи ПАТ «Азовзагальмаш» у 2011 році мають високий рівень конкурентної пріоритетності, що говорить про максимально ефективно використання конкурентних переваг (75,0 %); у 2013 році – низький рівень конкурентної пріоритетності (37,5 %); у 2015 році – критичний рівень конкурентної пріоритетності (87,5 %).

Висновки. Таким чином, проведена комплексна оцінка показала критичний рівень конкурентоспроможності вагобудівних підприємств, а саме: у 2015 р. загальний інтегральний показник склав

0,4086 (ПАТ «Крюківський вагобудівний завод»), 0,3021 (ПАТ «Дніпровагомаш»), 0,2490 (ПАТ «Азовзагальмаш»), що обумовлює необхідність розробки та реалізації заходів щодо її підвищення.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Жовновач Р.І. Теоретико-методологічні підходи до оцінки конкурентоспроможності підприємств / Р.І. Жовновач. — Кіровоград: КНТУ // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. – 2011. – С. 106-113.
2. Корінев В.Л. Урахування конкурентоспроможності продукції в процесі ціноутворення / В.Л. Корінев // Вісник економічної науки України. – 2008. – № 2. – С. 85-88.
3. Латишев К.О. Методика оцінки рівня конкурентоспроможності вагобудівних підприємств / К.О. Латишев, Д.Л. Пирогов, Ю.В. Караулова // Науковий вісник Херсонського державного університету. 2014. – Вип. 7. – Ч. 3. – С. 86-89.
4. Лощина Л.В. Методика комплексної оцінки конкурентоспроможності підприємств [Електронний

ресурс] / Л.В. Лощина, М.В. Мілашенко. – Режим доступу: http://uabs.edu.ua/images/stories/docs/K_TPE/Loshchina_5.pdf. – Назва з екрану.

5. Сомова О.Є. Вартісна оцінка рівня конкурентоспроможності підприємств машинобудування: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04 / О.Є. Сомова; ПВНЗ Європ. ун-т. – К., 2008. – 19 с.

6. Тарнавська Н.П. Управління конкурентоспроможністю підприємств: теорія, методологія, прак-

тика: монографія / Н.П. Тарнавська. – Тернопіль: Економічна думка, 2008. – 570 с.

7. Целикова Л.В. Конкурентоспособность субъектов рынка и механизм ее оценки / Л.В. Целикова // Вестн. Моск. ун-та. – 2000. – № 2. – С. 57–67.

8. Яцковий Д.В. Сучасні методика оцінки конкурентоспроможності підприємства / Д.В. Яцковий // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2013. – Вип. 4 (51). – С. 183-188.

ЛОГІКА ОЦІНЮВАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ СТІЙКОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

EVALUATION LOGIC IN ECONOMIC STABILITY OF ENTERPRISE

Обґрунтовано принципову методологічну позицію автора щодо відносного характеру економічної стійкості підприємства. Так збереження існування підприємства у періоді глобальних економічних криз чи іншої рецесії, навіть з мінімальною доходністю, можна вважати стійким станом. Саме відносний характер економічної стійкості визначає об'єктивну необхідність кількісно-якісних змін її ключових параметрів, що зумовлюються зміною умов функціонування підприємства, динамізмом ринку, активними діями конкурентів, трансформацією цільових орієнтирів та інтересами стейкхолдерів. Представлена архітектура рівнів забезпечення економічної стійкості підприємства. Обґрунтовано авторську позицію, що полягає у наступному: на відміну від рівня, як ступеня величини забезпечення економічної стійкості, найбільш комплексним інформаційним конструктом виступає якість, оскільки відображає: сукупність властивостей, ознак та рис та здатність задовольняти певні вимоги.

Ключові слова: економічна стійкість, методологія, фактори, критерії, цілі, рівні, якість, стейкхолдери.

Обосновано принципиальную методологическую позицию автора насчет относительного характера экономической устойчивости предприятия. Так, сохранение существования предприятия в периоды глобальных экономических кризисов или других рецессий, даже с минимальной доходностью, можно считать устойчивым состоянием. Непосредственно относительный характер экономической устойчивости определяет объективную необходимость количественно – качественных изменений его ключевых параметров, что поясняется изменением

условий функціонування підприємства, динамізмом ринку, активними діями конкурентів, трансформацією цільових орієнтирів та інтересами стейкхолдерів. Представлена архітектура рівнів забезпечення економічної стійкості підприємства. Обосновано авторську позицію, що в отліччю від рівней, як степеню величини забезпечення економічної стійкості, найбільш комплексним інформаційним конструктивом виступає якість, так як отображает свойства, черты и способность удовлетворять определенные условия.

Ключевые слова: экономическая устойчивость, методология, факторы, критерии, цели, уровни, качество, стейкхолдэры.

Grounded fundamental methodological author's position on the relative economic viability. So, maintaining the existence of the company in times of global economic crisis or another recession, even with a minimum rate of return can be considered stable state. This relative character of economic stability defines the objective necessity quantitative and qualitative changes of key parameters, which are determined by changes in the conditions of the enterprise, dynamism market, active actions of competitors, the transformation targets and interests of stakeholders. There is presented architecture levels to ensure economic viability. There was substantiated the author's position, which is as follows: unlike level as the degree of value to ensure economic stability, the most comprehensive informational construct quality serves as displays: a set of properties, characteristics and features and the ability to meet certain requirements.

Key words: economic stability, methodology, factors, criteria, objectives, level, quality, stakeholders.

УДК 330.341

Пономаренко Т. В.

к.е.н., доцент кафедри економіки та менеджменту

Міжнародний науково-технічний університет імені академіка Юрія Бугая

Постановка проблеми в загальному вигляді. Функціонування сучасного бізнесу відбувається в умовах динамічного навколишнього оточення, для якого характерним є високий рівень турбулентності, непередбачуваності та інформаційної асиметричності. Змістовні трансформації ринкового середовища доводять об'єктивну необхідність

перегляду традиційних підходів щодо забезпечення перманентного розвитку суб'єктів господарювання та зумовлюють зміну домінант побудови нової економічної та управлінської парадигм з орієнтацією на формування стійкості суб'єктів господарювання. Тому і актуальність проблеми забезпечення економічної стійкості підприємства