

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Рудаков Олександр Миколайович

УДК: 658.821:656.2

**ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ-
ВИРОБНИКІВ ПРОДУКЦІЇ ДЛЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступеня

кандидата економічних наук

Харків – 2008

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту
Міністерства транспорту і зв'язку України

Науковий керівник:

доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,
Українська державна академія
залізничного транспорту,
завідувач кафедри економіки, організації і
управління підприємством

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Шинкаренко Володимир Григорович,
Харківський національний автомобільно-
дорожній університет,
завідувач кафедри менеджменту;

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

Захист відбудеться «__»_____2008 р. о __ годині на засіданні
спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українській державній академії
залізничного транспорту за адресою: м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії
залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розіслано «__» _____2008 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І.В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. На сучасному етапі розвитку економіки України однією з основних категорій, яка визначає інтенсивний розвиток наукомістких галузей і машинобудування, розвиток транспортної системи та міжнародних транспортних коридорів (МТК), що особливо актуально в умовах прискорення глобалізаційних процесів, є конкурентоспроможність.

Конкурентоспроможність транспортної системи та залізничних МТК, в першу чергу залежить від стану рухомого складу, знос якого сьогодні складає майже 76 %. Покращення становища залежить від розробки дієвої концепції забезпечення конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі, в основі якої повинні знаходитися потенційні інтелектуальні можливості робітників.

Сьогодні існує усвідомлення того, що без об'єднання вітчизняних підприємств у групи не можливо здійснювати опір зарубіжним корпоративним структурам. Це стосується і діяльності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі, які страждають від засилля іноземних виробників, що пропонують продукцію з більш конкурентними характеристиками. Пріоритетним шляхом подолання проблем неконкурентоспроможності підприємств повинен стати «трикутник знань» — наука, освіта і інновації.

Теоретичні і методологічні основи конкурентоспроможності підприємств і стратегії її забезпечення розроблено в дослідженнях зарубіжних і вітчизняних вчених: Г. Л. Азоєва, Л. Є. Воронкової, В. М. Горбатова, В. Л. Диканя, А. М. Золотарьова, Ю. Б. Іванова, О. М. Тищенко, І. П. Отенка, В. А. Павлової, М. Портера, Р. А. Фатхутдинова, В. Г. Шинкаренка, А.Ю. Юданова. У роботах цих авторів визначено понятійний апарат, принципи, методи оцінки конкурентоспроможності підприємств, розглянуті питання формуванням стратегії підприємства.

Економічна доцільність та ефективність інтеграційних процесів у межах промислово-фінансових груп (ПФГ) обґрунтована такими вченими, як: В. В. Глущенко, В. М. Горбатов, Б. В. Дерев'янка, В. Л. Дикань, Є. В. Ленський.

Стратегічному управлінню інноваційним розвитком підприємства з метою підвищення конкурентоспроможності приділяється увага в роботах: В. П. Бабича, А. В. Гриньова, М. В. Гненного, А. М. Гуржій, В. В. Дорофієнка, І. Ю. Єгорова, Б. Санто, В. П. Соловйова, Л. І. Федулової. Вченими розкриті теоретичні та практичні аспекти інноваційних перетворень на підприємствах, принципи формування на цій основі конкурентоспроможності, методи і форми реалізації нововведень, фактори впливу на інноваційну активність підприємств. Однак, треба зазначити, що авторами інноваційні перетворення на підприємствах більшою мірою розглядаються з позиції технічного або технологічного переоснащення, і недостатньої уваги приділяється значенню науки і освіти, як основам інноваційного розвитку підприємств з метою забезпечення

конкурентоспроможності.

Незважаючи на наявність широкомасштабних розробок, в теоретичному та практичному плані остаточно не вирішеними залишаються проблеми розвитку науки й освіти як передумови створення основ конкурентоспроможності підприємств у складі групи. Крім того, на цей час розвиток наукової і освітньої діяльності ускладнюється відсутністю державної підтримки створення об'єктів інноваційної інфраструктури та недостатнім обсягом фінансових ресурсів. Результатом здійснення перетворень в сфері науково-освітньої діяльності має стати її розвиток підприємствами, що входять до складу ПФГ.

Актуальність цих питань і зумовила вибір теми дисертаційної роботи, визначила її мету та задачі.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана як ініціативна згідно з планом науково-дослідної роботи кафедри економіки, організації та управління підприємством Української державної академії залізничного транспорту за темою «Залучення об'єктів підприємницької діяльності у сферу обслуговування транспортних коридорів», відповідає цілям та задачам, поставленим у Стратегії економічного та соціального розвитку України "Шляхом європейської інтеграції" на 2004 - 2015 роки (затверджена указом Президента України від 28.04.2004 № 493/2004) та Концепції «Державної цільової економічної програми «Створення в Україні інноваційної інфраструктури на 2008 – 2012 рр.» (схвалена розпорядженням КМУ від 6 червня 2007 р. N 381-р).

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційної роботи є розробка теоретичних, методологічних основ і науково-практичних пропозицій з підвищення конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі.

Реалізація поставленої мети зумовила необхідність формулювання і вирішення наступних задач:

- виявити проблеми залізничного транспорту та розглянути передумови їх вирішення;
- вивчити методологічні засади конкурентоспроможності залізничної галузі: складники конкурентоспроможності, конкурентні переваги та потенційні можливості;
- визначити складники та фактори конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі і на їх основі розвинути понятійний апарат конкурентоспроможності;
- дослідити підходи до визначення стратегії підприємства, її види та сформулювати систему стратегій, яка стане в основі забезпечення конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі;
- обґрунтувати необхідність промислово-фінансової інтеграції, розвинути методологію створення і функціонування ПФГ на базі підприємств-виробників продукції для залізничної галузі;
- розробити теоретико-методичні основи науково-дослідної діяльності

ПФГ, вивчити вплив знань на забезпечення конкурентоспроможності та економічне зростання ПФГ;

– розкрити основи мотивації науково-дослідної діяльності підприємств ПФГ, визначити роль навчання як механізму заохочення персоналу підприємств групи до науково-дослідної діяльності;

– сформувати концепцію конкурентоспроможності підприємства в ринкових умовах, в основі якої знаходяться наука, освіта та інновації.

Об'єкт дослідження – процеси функціонування підприємств-виробників продукції для залізничної галузі.

Предмет дослідження – теоретичні, методологічні і практичні аспекти конкурентоспроможності промислових підприємств-виробників продукції для залізничної галузі.

Методи дослідження. Теоретичною і методологічною основою дисертаційного дослідження є фундаментальні положення загальної економічної теорії, Закони України, наукова, економічна й довідкова література, праці провідних вітчизняних і зарубіжних економістів, періодичні економічні видання України та країн СНД з питань підвищення конкурентоспроможності підприємств і стратегічного менеджменту.

У процесі дослідження використано такі загальнонаукові та спеціальні методи: *логічного аналізу* – для уточнення понятійного апарату конкурентоспроможності підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів; *системний підхід* – при аналізі категоріального апарату конкурентоспроможності та стратегії підприємств; *аналізу і синтезу* – для деталізації об'єкта дослідження внаслідок розчленування його на окремі складові частини; *математично-статистичного аналізу та порівнянь* – для дослідження сучасного стану залізничного транспорту; *графічні* – для наочного зображення статистичного матеріалу і схематичного представлення теоретичних і практичних положень дисертаційної роботи; *економіко-математичні* – для обґрунтування доцільності функціонування промислово-фінансових груп і створення у їхньому складі науково-інформаційних центрів.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у розробці нових теоретичних і методологічних основ, науково-практичних пропозицій з формування та реалізації концепції забезпечення конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі, в основі якої знаходиться розвиток наукової діяльності.

Основні положення дисертаційної роботи, що визначають її наукову новизну, полягають у такому:

вперше:

запропоновано методологічний підхід до визначення конкурентоспроможності залізничної галузі, в основі якого знаходиться конкурентоспроможність підприємств-виробників продукції, які забезпечують її потреби у рухомому складі;

удосконалено:

теоретичні підходи до визначення конкурентоспроможності підприємств,

за рахунок включення фактора «рівень розвитку мережі МТК та її інфраструктури», який враховується при формулюванні поняття «конкурентоспроможність підприємств в умовах функціонування МТК»;

модель управління капіталом ПФГ з урахуванням необхідності включення до об'єктів керівництва ПФГ логістичного ядра, функції якого набувають значення в умовах економіки знань;

теоретичні і методичні основи формування науково-дослідної діяльності у складі ПФГ шляхом створення науково-інформаційних центрів;

оцінювання ефективності створення і функціонування ПФГ шляхом урахування синергетичного ефекту від об'єднання всіх його складових підрозділів;

концепцію конкурентоспроможності підприємств в ринкових умовах на базі гнучкості, в основі якої знаходиться «трикутник знань»: наука, освіта та інновації;

дістало подальшого розвитку:

теорія мотивації робітників через самореалізацію та самовираження в процесі інноваційної діяльності;

визначення місця науково-дослідної та навчальної діяльності в процесі забезпечення конкурентоспроможності підприємств у складі ПФГ, на основі моделі, яка визначає залежність темпів економічного зростання від величини людського капіталу у дослідницькому секторі.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що їхнє використання дозволить підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту завдяки створенню наукомістких підприємств-виробників продукції для залізничної галузі. Упровадження розробок дисертаційного дослідження в діяльність ПФГ сприятиме відродженню наукового потенціалу промислового виробництва і може розглядатися як дієвий механізм підвищення конкурентоспроможності України.

Розроблені положення дисертації використані при формуванні плану розвитку ВАТ «Старокраматорський машинобудівний завод» (довідка № 000090 від 06.06.2008 р.); при визначенні і обґрунтуванні основних напрямків удосконалення конкурентної стратегії ВАТ «Технологічне і спеціальне обладнання» (довідка № 010/21 від 10.06.2008 р.) та враховані Краснолиманською дирекцією залізничних перевезень при формуванні плану розвитку залізничної галузі (довідка № 2/151-1 від 30.05.2008 р.).

Особистий внесок здобувача. Висновки та результати дисертації зроблені автором самостійно. У дисертації висвітлені ідеї та розробки, що належать особисто автору. Опубліковані наукові праці повністю відображають ті положення, висновки та пропозиції, які сформульовані здобувачем, та його внесок у проблему, яка досліджується. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використані тільки ті положення, що складають особистий внесок, а саме, за списком опублікованих праць, наведених в авторефераті [9] – розроблено методологічні основи створення та функціонування науково-інформаційної підсистеми промислово-фінансової групи, запропоновано структурну схему науково-інформаційного центру як суб'єкту ПФГ.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та висновки дослідження викладено у доповідях на: III Міжнародній науково-практичній конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України" (Коктебель, 2007), IV Міжнародній науково-практичній конференції «Наука и технологии: шаг в будущее» (Прага, 2008 р.), II Міжнародній науково-практичній конференції «Научное пространство Европы - 2008» (Софія, 2008 р.); IV Міжнародній науково-практичній конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України" (Коктебель, 2008)

Публікації. Результати дослідження опубліковано у 13 працях, з яких 9 наукових статей надруковано в наукових виданнях, визнаних ВАК фаховими з економічних наук. Загальний обсяг публікацій складає 2,6 друк. арк., з них особисто автору належить 2,45 друк. арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків. Повний обсяг роботи складає 187 сторінок комп'ютерного тексту, в тому числі основний текст займає 140 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 34 рисунками і 8 таблицями та містять 9 додатків. Список використаних джерел нараховує 155 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У **вступі** подано загальну характеристику дисертаційної роботи, обґрунтовано вибір теми та її актуальність, визначено мету, задачі, об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано наукову новизну і практичне значення, наведено дані щодо апробації одержаних результатів та їх опублікування.

У першому розділі - **"Теоретичні основи конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі"**- розкрито передумови конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі в умовах глобалізації, проаналізовано стан транспортної системи та залізничного транспорту України, сформовано основні проблеми з визначенням пріоритетних напрямів вирішення, узагальнено теоретичні підходи до конкурентоспроможності підприємств та уточнено її визначення стосовно діяльності залізничної галузі.

Курс транспортної політики України визначив як пріоритетні напрямки розвиток МТК і впровадження швидкісного руху. Їхня реалізація ускладнюється наявністю проблем, які спричиняють низький рівень безпеки руху, знижують показники якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів. В перелік причин входить незадовільний стан рухомого складу, що не відповідає європейським вимогам (рис. 1). Низький рівень конкурентоспроможності залізничного транспорту по відношенню до автомобільного, на внутрішньому ринку перевезень, та залізниць інших держав, на зовнішньому ринку, визначив необхідність вирішення цієї проблеми.

Виявлено, що реалізація стратегії оновлення рухомого складу залежить від діяльності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі.

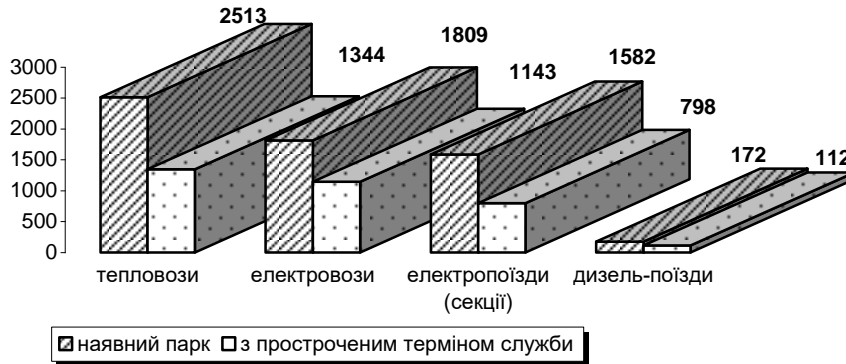


Рис. 1. Співвідношення наявного інвентарного парку тягового рухомого складу до парку з простроченим терміном служби станом на 01.01.2007

Проведений аналіз основних категорій теорії конкуренції, дозволив установити конкурентні переваги та потенційні можливості залізничної галузі та сформувані складники її конкурентоспроможності (рис. 2). Визначено залежність конкурентоспроможності залізничної галузі від конкурентоспроможності підприємств, які займаються виготовленням запасних частин, готової продукції для її потреб.

Обґрунтовано існування двобічного зв'язку між конкурентоспроможністю підприємств-виробників продукції для залізничної галузі та національною залізничною мережею МТК. Як наслідок, запропоновано поширити перелік факторів конкурентоспроможності підприємств за рахунок фактора - рівень розвитку мережі МТК та її інфраструктури, і визначити *конкурентоспроможність підприємств в умовах функціонування МТК* як рівень досягнення підприємством комплексу конкурентних переваг за рахунок виробництва високоякісної продукції та можливості її реалізації на світовому ринку через мережу МТК з метою задоволення потреб споживачів.

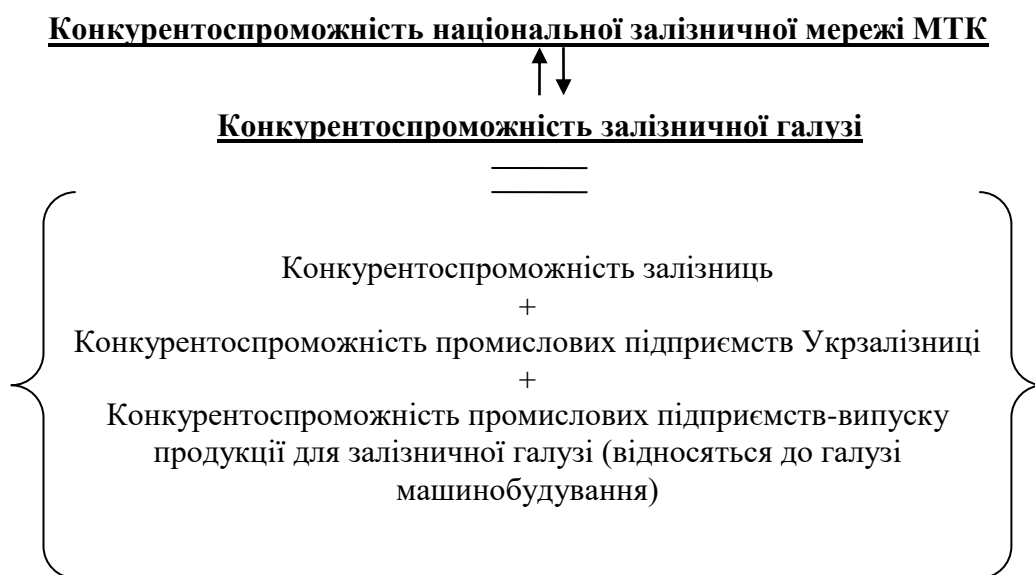


Рис. 2. Складники конкурентоспроможності залізничної галузі

Порівняльний аналіз існуючих методик оцінки конкурентоспроможності

підприємств та оціночних показників визначив необхідність проведення оцінки конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі на основі інтегрального методу з застосуванням показників рівня цін, упровадження інновацій, якості продукції, реагування на вимоги ринку, роботи персоналу.

У другому розділі - *"Методологічні аспекти підвищення конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі у складі інтеграційних об'єднань"* – вивчено види стратегій підприємства, визначено набір стратегій підвищення конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі, розглянуто стратегію синергізму і обґрунтовано необхідність промислово-фінансової інтеграції, розроблено теоретико-методологічні основи промислово-фінансової інтеграції в галузі залізничного машинобудування та запропоновано методику визначення ефективності створення та функціонування ПФГ.

Підприємства-виробники продукції для залізничної галузі належать до галузі машинобудування, динаміка показників діяльності якої в Україні характеризується слабкими тенденціями збільшення. Резерви подальшого нарощування випуску продукції, оновлення технічної і технологічної бази неможливе без вирішення питання інвестування. Як свідчить статистика, в машинобудівну галузь у 2007 році було внесено прямих інвестицій 1049,6 млн. дол., що складає лише 3,2 % загального обсягу інвестицій у країну. За таких умов існує необхідність об'єднання підприємств виробників продукції для залізничної галузі в складі ПФГ – концерн «Укрзалмаш» (рис. 3).

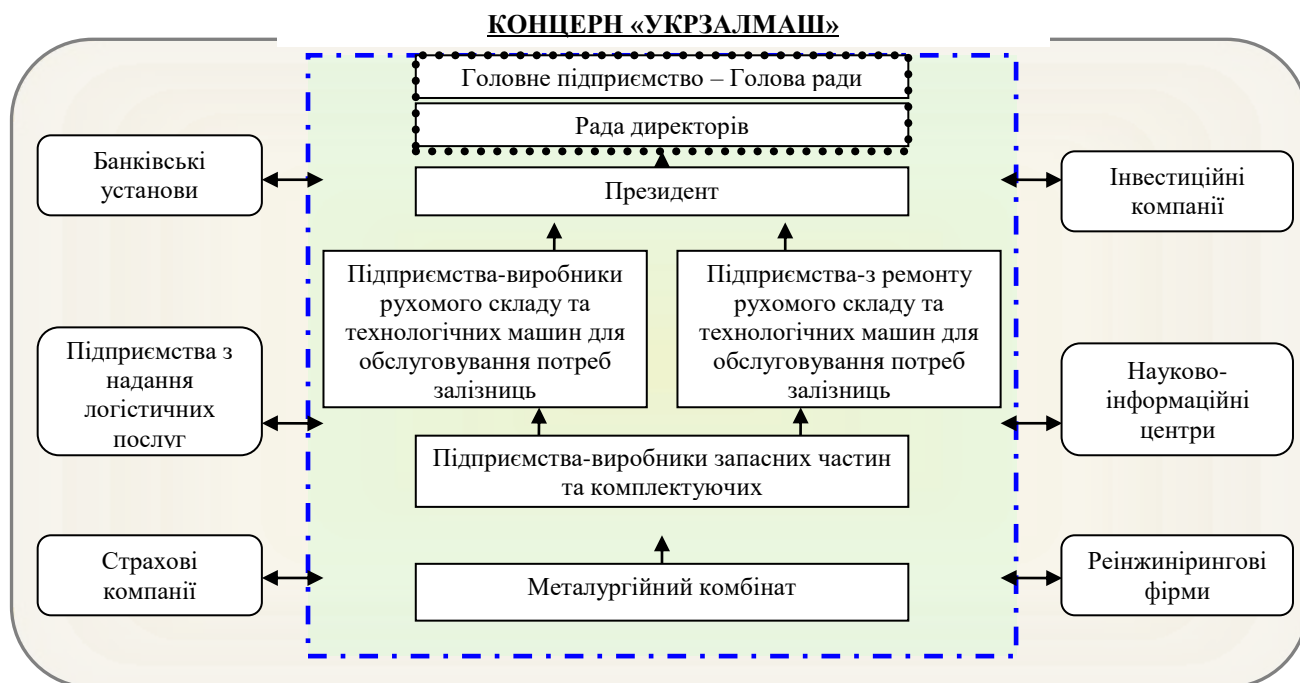


Рис. 3. Організаційна структура концерну «Укрзалмаш»

Запропонований склад учасників концерну «Укрзалмаш» дозволяє досягти стабільного функціонування й адаптуватися до змін в ринковому середовищі.

Модель взаємодії учасників концерну відображена на рис. 4.

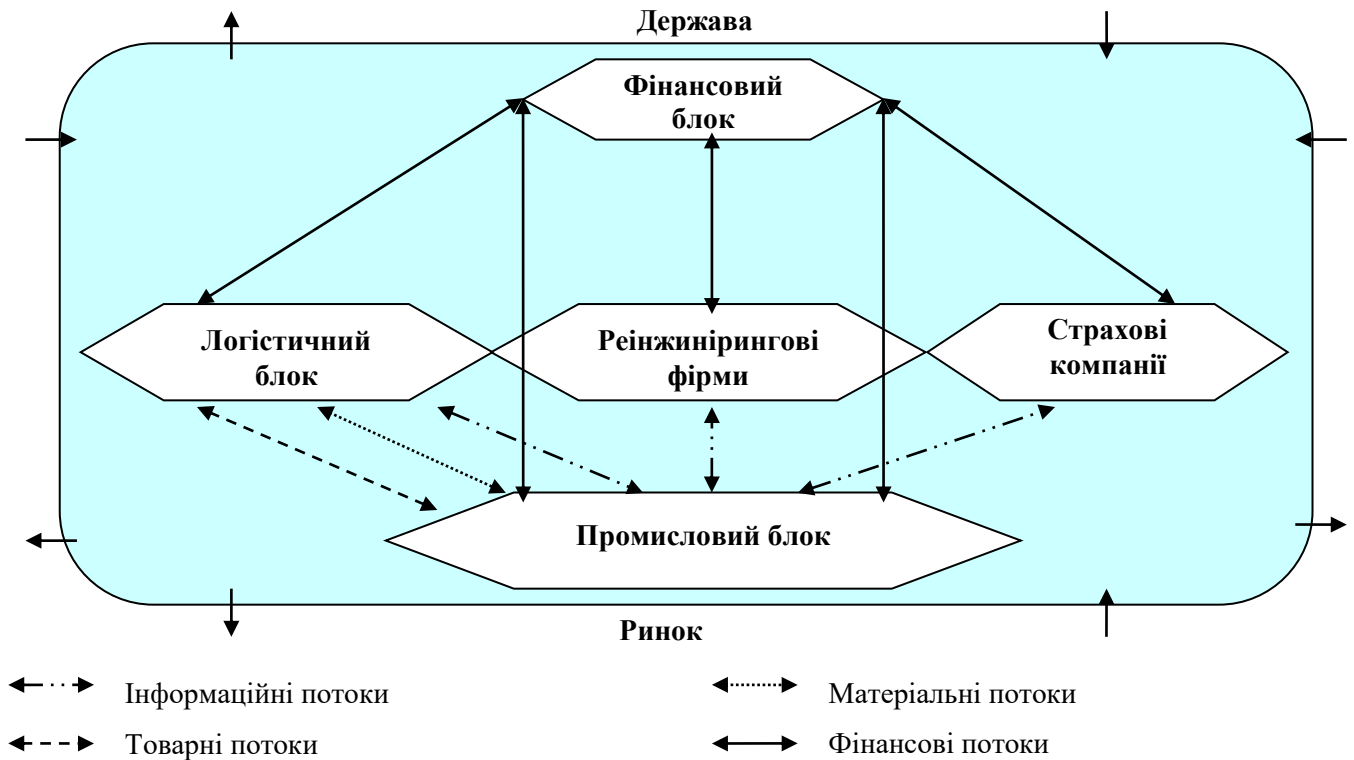


Рис. 4. Модель взаємодії учасників концерну «Укрзалмаш»

Досвід створення ПФГ в економіці країн світу свідчить про їхні переваги перед підприємствами, які окремо функціонують. Аналіз видів існуючих стратегій визначив вибір стратегій синергізму та диференціації, як тих, які дозволять вирішити питання конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі. До переліку питань, вирішення яких залежить від створення ПФГ, і які входять до стратегії синергізму, віднесено: розробку та впровадження інвестиційних та інноваційних програм, технічне переоснащення виробництва, упровадження прогресивних технологій. Крім того, діяльність підприємств повинна ґрунтуватися на розумінні вимог споживачів та здійсненні постійних інновацій, що передбачає створення розвинутої служби НДДКР та гнучкого виробництва, яке оперативно реагує на швидкозмінні вимоги. Основною метою ПФГ, яке створено за ініціативою підприємств-виробників продукції для залізничної галузі, є: забезпечення виробничо-технічного розвитку групи підприємств і науково-дослідних організацій, які зацікавлені в технологічному розквіті процесу виробництва, здійсненні інноваційної діяльності, а також створенні сприятливих умов для залучення інвестиційних ресурсів у виробничо-господарську діяльність.

Вчені визначають існування управлінського ядра ПФГ як центру контролю та координації, розробки стратегії і прийняття стратегічних рішень. У дисертаційній роботі запропоновано новий підхід до моделі управління капіталом ПФГ – концерн «Укрзалмаш» (рис. 5), в склад якої входить логістичне ядро. Функції логістичного ядра запропоновано визначати в: дослідженні ринку і вимог споживачів, науково-інформаційній діяльності, ефективній організації руху матеріальних і нематеріальних потоків, транспортному забезпеченні діяльності.



Рис. 5. Управління капіталом концерну «Укрзалмаш»

В метю ефективної організації виробничого процесу та єдності регулювання діяльності ПФГ управління концерном «Укрзалмаш» пропонується здійснювати через головне підприємство з числа виробничих, яке визначає розвиток ПФГ з використанням свого потенціалу виробництва, розробок, управління.

Об'єднання підприємств у складі ПФГ запропоновано розглядати як відкриту економічну систему, в рамках якої кожне підприємство взаємодіє з іншими підприємствами групи і з зовнішніми партнерами, таким чином являючи собою також відкриту економічну систему. Відкритість економічної діяльності кожного підприємства групи пропонується проводити в такий спосіб:

$$K_{\text{в}} = (E_{ni} + I_{ni} + V + W) / BT, \quad (1)$$

де $K_{\text{в}}$ - коефіцієнт загальної відкритості економічної діяльності підприємства концерну;

E_{ni} - обсяг експортних операцій підприємства;

I_{ni} - обсяг імпортних операцій підприємства;

V - обсяг відвантаженої продукції іншим підприємствам концерну;

W - обсяг отриманої продукції від інших підприємств концерну;

BT - обсяг товарної продукції підприємства.

Ефективність створення та функціонування концерну пропонується визначати показником загальної економічної ефективності машинобудівної галузі в такий спосіб:

$$E_{\text{маш}}^{\text{ек}} = \sum_{t=0}^T \frac{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m D_{ij}^t - \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m B_{ij}^t}{(1+E)^t}, \quad (2)$$

де t - період існування концерну, роки;

i - вид діяльності підприємства, яке входять до групи;

j - підприємство певної галузі, що входить до групи;

D_{ij}^t - додатковий дохід, отриманий j -им підприємством i -ого виду діяльності у періоді t ;

B_{ij}^t - додаткові витрати, які понесені j -им підприємством i -ого виду діяльності у періоді t ;

E - ставка дисконту.

$$D_{ij}^t = D_k + D_\partial, \quad (3)$$

де D_k – додатковий дохід на рівні концерну;

D_∂ – додатковий позитивний ефект на рівні держави (підвищення конкурентоспроможності машинобудівної та залізничної галузей, за рахунок випуску якісної високотехнологічної продукції).

$$D_k = D_v + D_{\bar{b}k} + D_{p\partial} + D_{нд}, \quad (4)$$

де D_v – додатковий дохід через збільшення обсягів товарообігу та зменшення витрат в результаті економії від масштабу;

$D_{\bar{b}k}$ – додатковий дохід через зменшення відсотка по банківському кредиту для підприємств групи;

$D_{p\partial}$ – додатковий дохід внаслідок зниження ризиків діяльності;

$D_{нд}$ – додатковий дохід від результатів об'єднаної науково-дослідної діяльності.

$$B_{ij}^t = B_y + B_k, \quad (5)$$

де B_y – додаткові витрати на утримання центрального апарату управління концерну;

B_k – додаткові капітальні вкладення, що несе j-те підприємство i-ого виду діяльності у періоді t.

У третьому розділі - *"Шляхи удосконалення наукової діяльності ПФГ як чинник підвищення конкурентоспроможності залізничної галузі"* – проаналізовано тенденції інноваційної діяльності вітчизняних підприємств, визначено місце науки, освіти і інновацій в забезпеченні конкурентоспроможності підприємств, розроблено теоретико-методичні основи науково-дослідної діяльності ПФГ, запропоновано механізм її поліпшення.

Останнім етапом еволюції політичної економії є економіка знань, яка визначає нові фактори економічного росту: інвестиції в освіту, розвиток інформаційно-комп'ютерних технологій, ріст витрат на НДДКР, кількість і якість людських ресурсів, зайнятих в галузях знань. За умови недостатньої регулюючої функції держави і відсутності достатнього рівня фінансування існує необхідність зосередження уваги на створенні підґрунтя економіки знань, тобто здійснення реформування науково-дослідної, освітньої та інноваційної діяльності на рівні ПФГ.

Науково-дослідна і освітня діяльності в складі інноваційної діяльності

підприємств концерну розглядаються як шлях підвищення конкурентоспроможності. Це пов'язано з вимогами ринку: виробництво високотехнологічної продукції з якісними характеристиками за прийнятною ціною. Тобто в основі діяльності підприємств повинен знаходитись «трикутник» знань: «наука-освіта-інновації».

«Стратегія економічного та соціального розвитку України "Шляхом європейської інтеграції" на 2004 - 2015 роки» визначила основні напрямки інноваційного розвитку, серед яких підтримка формування виробництв із замкненим циклом, зокрема науково-промислово-фінансових груп, та створення нових організаційних структур, що здійснюють інноваційну діяльність. Реалії сьогодення свідчать, що об'єкти інноваційної інфраструктури, які існують в Україні – технопарки, слабо розвинуті, а самі підприємства мало зацікавлені в придбанні вітчизняної науково-технічної продукції. Крім того, економічна політика держави не передбачає реальних механізмів заохочення бізнесу до інноваційної діяльності. Навіть тоді, коли науковці мають що запропонувати промисловості, їхня взаємодія ускладнюється відсутністю суб'єктів правової інституційної інноваційної інфраструктури, які б забезпечили комерційні зв'язки між виробниками та споживачами науково-технічної продукції та створили б організаційні та фінансові можливості доведення ідей до промислових технологій. Вихід – створення галузевих інноваційних структур у складі ПФГ, що дозволить: знизити ризик, пов'язаний з новими розробками в галузі «високих технологій»; посилити суміжний характеру НДДКР та розширити можливості багатогалузевого застосування їх результатів; створити умови одночасного застосування декількох напрямів дослідження для створення продукту, що не під силу окремим підприємствам. Крім того, перевагою науково-дослідної діяльності в межах ПФГ є її фінансове забезпечення.

Запропоновано поєднання науково-дослідної і освітньої діяльності в межах науково-інформаційних центрів (НІЦ) у складі логістичного ядра. Визначено основну мету НІЦ - сприяння динамічному зростанню показників економічної діяльності підприємств у сфері машинобудування для залізничної галузі, прискорення науково-технічного розвитку та активізація інноваційної діяльності шляхом передачі результатів науково-технічних досягнень, винаходів і «ноу-хау» в промислові підприємства концерну. Розроблено функції, принципи функціонування НІЦ та обов'язки його структурних елементів: навчальний центр, технологічний відділ, відділ експертизи і відбору інноваційних розробок, відділ систематизації, відділ безпеки інформації.

Інноваційна діяльність підприємств-виробників продукції для залізничної галузі потребує реалізації заходів державного регулювання, а також залежить від рівня професійної підготовки і бажання кадрів брати участь у інноваційних розробках. Обґрунтовано необхідність створення механізму заохочення учасників ПФГ до інноваційної діяльності, що орієнтований на стимулювання робітників до участі у ній.

Визначальну роль в структурі НІЦ відводиться навчальному центру, що актуально в умовах дефіциту фахівців із поглибленим знанням технологій у галузі залізничного машинобудування, спеціалістів з розрахунків прибутковості розробок

і проектів, з питань запуску нових виробництв, захисту інтелектуальної власності та трансферу технологій, що перешкоджає впровадженню нових розробок на підприємствах. Цілі діяльності навчального центру повинні бути направлені на забезпечення поточного і майбутнього кадрового потенціалу концерну. Запропоновано основні функції навчальних центрів визначити у: навчанні персоналу підприємства, з метою поглиблення університетської освіти; наданні спеціальних знань з урахуванням особливостей діяльності підприємств; відборі й навчанні персоналу питанням розробки і впровадження інновацій; виробничому навчанні студентства.

Обґрунтовано вплив знань на забезпечення конкурентоспроможності та економічне зростання ПФГ, підвищення яких залежить від інвестицій у дослідницький сектор і освіту. Визначено, що факторами виробництва нового знання є людський капітал і нагромадження знання, а приріст знань є функцією від нагромаджених знань та розвитку людського фактора. Встановлено роль навчання в інноваційній діяльності підприємств (рис. 6).

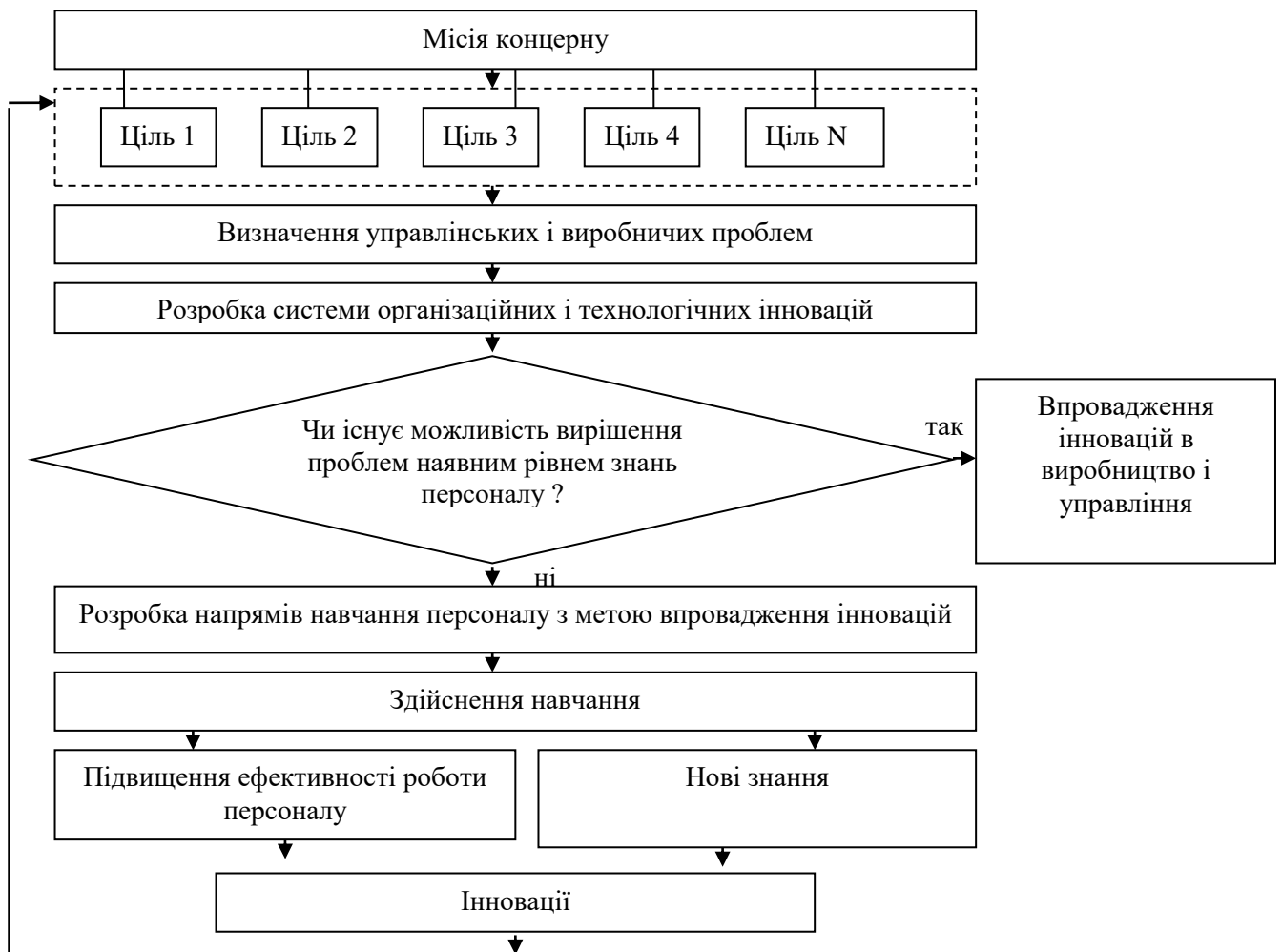


Рис. 6. Місце навчання персоналу в інноваційній діяльності підприємства

Запропоновано переваги підприємств від створення навчального центру на рівні концерну визначити в: можливості самостійно забезпечувати потреби в

персоналі обумовленої кількості і кваліфікаційними характеристиками; можливості забезпечувати, навчаючи студентство, майбутню потребу в висококваліфікованих кадрах; забезпеченні зростання інтелектуального потенціалу підприємств концерну.

Одним з найбільш ефективних напрямів подальшого розвитку залізничного машинобудування, який знаходиться в основі конкурентоспроможності – визначено підвищення гнучкості виробництва, яка досягається за рахунок злагодженого розвитку трьох складників: науки, освіти і інновацій, так як вони знаходяться в основі стратегії, що направлена на швидке задоволення потреб споживачів та реагування на зміни у зовнішньому середовищі (рис. 7). Оцінку гнучкості підприємства пропонується визначати показниками стійкості до оновлення та здатність до оновлення. Для визначення останнього удосконалено перелік показників.

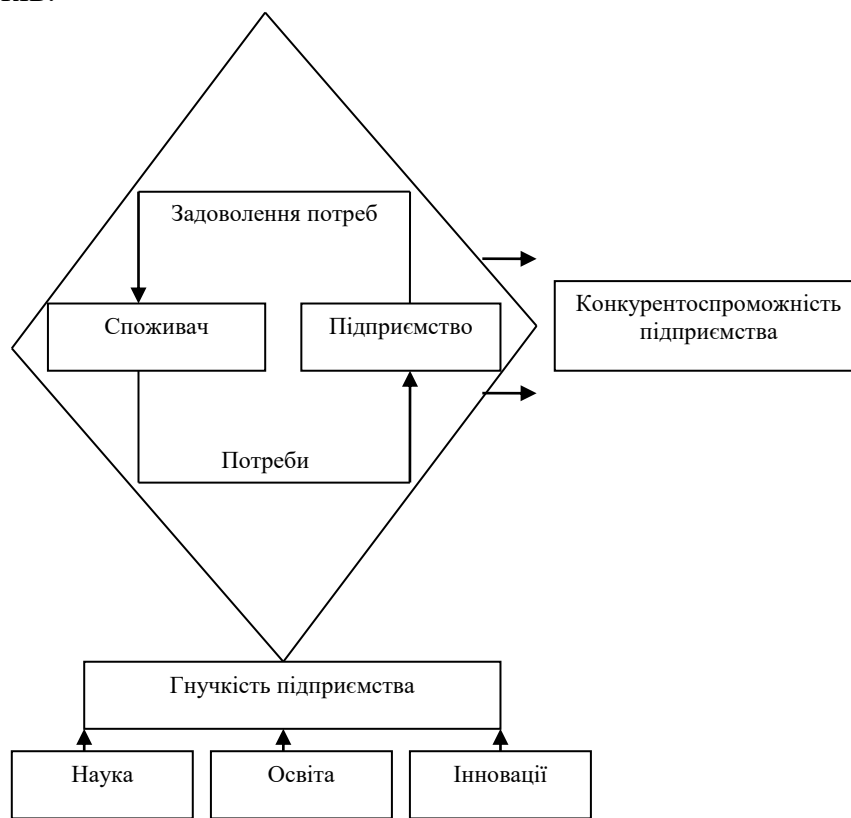


Рис. 7. Концепція конкурентоспроможності підприємства в ринкових умовах

ВИСНОВКИ

В загальному вигляді результати дисертаційного дослідження полягають в розробці та науковому обґрунтуванні пропозицій, спрямованих на визначення умов та напрямків забезпечення конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі.

В результаті проведених досліджень було зроблено такі висновки та рекомендації.

1. Економічне зростання України залежить від розвитку транспортної галузі, аналіз стану якої в цілому та залізничного транспорту зокрема, дозволив визначити

напрямки поліпшення. Центральною проблемою залізничного транспорту залишається обвальне старіння рухомого складу, що знижує його конкурентоспроможність по відношенню до автомобільного транспорту, на внутрішньому ринку транспортних послуг, та по відношенню до залізниць інших країн, на зовнішньому ринку. Відновлення рухомого складу визначається конкурентоспроможністю підприємств-виробників продукції для залізничної галузі.

2. Сформовано теоретичний підхід до конкурентоспроможності залізничної галузі, яка визначається конкурентоспроможністю залізниць; конкурентоспроможністю промислових підприємств Укрзалізниці, які обслуговують її потреби у ремонті, запасних частинах, комплектуючих; конкурентоспроможністю промислових підприємств з випуску продукції для залізничної галузі. Дослідження містять пропозиції відокремити конкурентні переваги і потенційні можливості залізничної галузі, серед останніх розвиток прогресивних видів транспортування та покращення технічних характеристик (розвиток швидкісного руху) залежать від оновлення рухомого складу.

3. Виключне значення міжнародних транспортних коридорів в підвищенні конкурентоспроможності підприємств стало передумовою удосконалення автором переліку факторів конкурентоспроможності підприємств за рахунок - розвиток МТК і транспортної інфраструктури.

4. Основними базовими конкурентними стратегіями, які найбільш відповідають меті дослідження, визначено стратегії диференціації і синергізму. Процес їхньої реалізації передбачає розробку системи стратегій підвищення конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі, що поєднує інноваційну, цінову стратегії, стратегію управління персоналом, стратегію управління якістю продукції, стратегію взаємодії з ринком.

5. Аргументовано доцільність створення ПФГ на базі підприємств-виробників продукції для залізничної галузі - концерну «Укрзалмаш». Основне його завдання визначено у залученні фінансових ресурсів на здійснення інноваційної діяльності та у зниженні ризиків упровадження нових розробок. Удосконалено структуру управління капіталом групи. Впроваджено поняття логістичного ядра, функції якого визначено у дослідженні ринку і вимог споживачів, науково-інформаційній діяльності, ефективній організації руху матеріальних і нематеріальних потоків, транспортному забезпеченні. Запропоновано методику визначення ефективності створення та функціонування концерну за допомогою показника загальної економічної ефективності машинобудівної галузі.

6. З'ясовано, що основні шляхи підвищення ефективності науково-дослідної діяльності ПФГ лежать в площині комплексного розвитку науки, освіти та інновацій, що визначають конкурентоспроможність підприємств. Сучасне мінливе становище регіональних інноваційних структур, недостатнє державне регулювання визначило пропозицію щодо створення галузевих науково-інформаційних центрів ПФГ та розроблення теоретико-методичних основ науково-дослідної діяльності ПФГ.

7. Здійснення інноваційної діяльності підприємствами ПФГ залежить від

бажання та готовності персоналу брати участь у інноваційних розробках. Це визначило пропозицію щодо мотивації інноваційної активності робітників через навчання. Обґрунтовано необхідність створення навчальних центрів у складі науково-інформаційних, які сприятимуть підвищенню ефективності інноваційної діяльності підприємств, що, врешті решт, забезпечить конкурентоспроможність.

8. Гнучкість підприємства досягається за рахунок гармонійного розвитку трьох складників: науки, освіти і інновацій, які визначають стратегію швидкого задоволення потреб споживачів і реагування на зміни у зовнішньому середовищі - основу конкурентоспроможності підприємств. Тому запропоновано методичний підхід до оцінки гнучкості підприємства на основі удосконалення переліку показників, які характеризують здатність підприємства до оновлення.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- у наукових фахових виданнях:

1. Рудаков О. М. Сучасні підходи до управління природоохоронною діяльністю на залізничному транспорті / А. Н. Рудаков // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2006. - № 15-16. – С. 154 - 157.

2. Рудаков А. Н. Стратегія конкурентоспособности предприятия в условиях современного рынка / А. Н. Рудаков // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2007. - № 17. – С. 54 - 58.

3. Рудаков О. М. Формування та оцінка ефективності інтегрованих структур у промисловості / О. М. Рудаков // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2007. - № 19. – С. 179 - 182.

4. Рудаков О. М. Організаційно-економічне регулювання загальної стійкості транспортних об'єднань та підприємств України / О. М. Рудаков // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2007.- № 20. – С. 174 - 178.

5. Рудаков О. М. Оцінка конкурентостійкості Новокраматорського машинобудівного заводу по випуску продукції для Укрзалізниці / О. М. Рудаков // Економіка: проблеми теорії та практики: Збірник наукових праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2007. - Випуск 234, Т. 3. — С. 721—727.

6. Рудаков О. М. Стратегія конкурентоспроможності промислових підприємств з випуску продукції для Укрзалізниці / О. М. Рудаков // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. - № 21. – С. 118 - 121.

7. Рудаков О. М. Теоретичні і методологічні основи формування інтегрованої структури «Укрзалмаш»/ О. М. Рудаков // Економіка: проблеми теорії та практики: Збірник наукових праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2008. - Випуск 237, Т. IV. — С. 1506 - 1514.

8. Рудаков О. М. Теоретичний підхід до конкурентоспроможності підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів / О. М. Рудаков // Науково-технічний збірник «Коммунальное хозяйство городов». Сер.: «Економічні

науки» – Київ: Техніка, 2008. - № 80. – С. 225 - 230.

9. Рудаков О. М. Інтеграційні процеси в галузі залізничного машинобудування / Дикань В. Л., О. М. Рудаков // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. - № 23. – С. 9 - 13.

- в тезах доповідей на міжнародних конференціях:

10. Рудаков О. М. Інвестиції як фактор інноваційно-інвестиційної моделі економічного зростання країни / О. М. Рудаков // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи : III міжнар. наук.-практ. конф., 5-10 червня 2007 р. : тези доп. — Коктебель, 2007. — С. 136-138.

11. Рудаков О. М. Розвиток міжнародних транспортних коридорів як фактор забезпечення конкурентоспроможності регіонів України / О. М. Рудаков // Наука и технологии: шаг в будущее – 2008: IV міжнар. наук.-практ. конф., 1-15 березня 2008 р. : тези доп. — Прага, 2008. — С. 24 - 25.

12. Рудаков О. М. Корпоративні науково-інформаційні центри як основа інноваційного розвитку / О. М. Рудаков // Научное пространство Европы - 2008: IV міжнар. наук.-практ. конф., 19-30 квітня 2008 р. : тези доп. — Софія, 2008. — С. 11 - 13.

13. Рудаков О. М. Наука і освіта – основа конкурентоспроможності держави / О. М. Рудаков // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи : IV міжнар. наук.-практ. конф., 2-7 червня 2008 р. : тези доп. — Коктебель, 2008. — С. 77.

АНОТАЦІЯ

Рудаков О.М. Підвищення конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі. - Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2008.

Дисертаційну роботу присвячено розробці теоретичних, методологічних основ і науково-практичних пропозицій з підвищення конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі.

Виявлено проблеми залізничного транспорту та розглянуто передумови їх вирішення; вивчено методологічні засади конкурентоспроможності залізничної галузі; визначено складники та фактори конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі і на їх основі розвинуто понятійний апарат конкурентоспроможності; обґрунтовано необхідність промислово-фінансової інтеграції, розвинуто методологію створення і функціонування ПФГ на базі підприємств-виробників продукції для залізничної галузі; розроблено теоретико-методичні основи науково-дослідної діяльності ПФГ, вивчено вплив знань на забезпечення конкурентоспроможності та економічне зростання ПФГ; розкрито основи мотивації науково-дослідної діяльності підприємств ПФГ, визначено роль навчання як механізму заохочення персоналу підприємств групи до

науково-дослідної діяльності; сформовано концепцію конкурентоспроможності підприємства в ринкових умовах, в основі якої знаходяться наука, освіта та інновації.

Ключові слова: промислово-фінансова група, конкурентоспроможність підприємства, інновації.

АННОТАЦИЯ

Рудаков А. Н. Повышение конкурентоспособности предприятий–производителей продукции для железнодорожной отрасли. - Рукопись.

Диссертация на присвоение ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 - экономика и управление национальным хозяйством. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2008.

Диссертационная работа посвящена разработке теоретически, методологических и научно-практических предложений по повышению конкурентоспособности предприятий-производителей продукции для железнодорожной отрасли.

Курс транспортной политики Украины определил как приоритетные направления: развитие МТК и внедрение скоростного движения. Их реализация усложняется наличием проблем, которые становятся причиной низкого уровня безопасности движения, снижают показатели качества и эффективности перевозок пассажиров и грузов. В перечень причин входит неудовлетворительное состояние подвижного состава, которое не соответствует европейским стандартам.

Выявлено, что реализация стратегии обновления подвижного состава зависит от деятельности предприятий-производителей продукции для железнодорожной отрасли. Проведений анализ основных категорий теории конкуренции, позволил установить конкурентные преимущества и потенциальные возможности железнодорожной отрасли и сформировать составляющие её конкурентоспособности.

Обосновано существование двухсторонней связи между конкурентоспособностью предприятий-производителей продукции для железнодорожной отрасли и национальной железнодорожной сетью МТК. Как следствие, предложено расширить перечень факторов конкурентоспособности предприятий за счет фактора – уровень развития сети МТК и её инфраструктуры.

Доказано необходимость объединения предприятий-производителей продукции для железнодорожной отрасли в состав ПФГ – концерн «Укрзалмаш».

Анализ существующих стратегий определил выбор стратегий синергизма и дифференциации, как тех, которые позволят достичь конкурентоспособности предприятиям-производителям продукции для железнодорожной отрасли.

Предложено новый подход к модели управления капиталом ПФГ

«Укрзалмаш», в состав которой входит логистическое ядро. Функции логистического ядра предложено определить в: исследовании рынка и требований потребителей, научно-информационной деятельности, эффективной организации движения материальных и нематериальных потоков, транспортном обеспечении деятельности.

Как способ повышения конкурентоспособности предприятий ПФГ рассматривается их научно-исследовательская и образовательная деятельность. Предложено создание отраслевых инновационных структур в составе ПФГ, которые позволят снизить риск, связанный с новыми разработками, усилить смежный характер НИОКР и расширить возможность многоотраслевого использования их результатов; создать условия одновременного применения нескольких направлений исследований по созданию нового продукта, что не под силу отдельным предприятиям.

Предложено объединение научно-исследовательской и образовательной деятельности в рамках научно-информационных центров в составе логистического ядра. Определено основную цель научно-информационных центров – способствование динамическому росту показателей экономической деятельности предприятий в сфере машиностроения железнодорожного транспорта, ускорение научно-технического развития и активизация инновационной деятельности путем передачи результатов научно-технических достижений и «ноу-хау» промышленным предприятиям ПФГ. Разработано функции, принципы функционирования научно-информационных центров, обязанности структурных элементов.

Обосновано необходимость создания механизма стимулирования участников ПФГ к инновационной деятельности.

Ключевую роль в структуре научно-информационных центров отведено учебному центру, что актуально в условиях дефицита специалистов. Цели учебного центра определены в обеспечении текущего и будущего кадрового потенциала ПФГ. Функции учебного центра направлены на: обучение персонала предприятий с целью углубления университетского образования; предоставление специальных знаний с учетом особенностей деятельности предприятий; отбор и обучение персонала вопросам разработки и внедрения инноваций; производственное обучение студенчества.

Обосновано влияние знаний на обеспечение конкурентоспособности и экономический рост ПФГ, повышение которых зависит от инвестиций в исследовательский сектор и образование.

Предложено преимущества предприятий от создания учебного центра на уровне ПФГ определять в: возможности самостоятельно обеспечивать потребности в персонале определенного качества и с квалификационными характеристиками; возможности обеспечивать, обучая студенчество, будущую потребность в высококвалифицированных кадрах; обеспечении роста интеллектуального потенциала предприятий ПФГ.

Ключевые слова: промышленно-финансовая группа, конкурентоспособность предприятия, инновации.

SUMMARY

Rudakov O.M. The increasing enterprise-producers' competitive capacity of output for railway branch. – Manuscript.

Thesis for the Candidate's degree in Economics: speciality 08.00.03 – Economics and Management by the National Economy. Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkiv, 2008.

The dissertation's subject-matter is working out theoretical, methodological foundations and scientific and practical supply to increase enterprise-producers' competitive capacity of output for railway branch.

The problems of railway transport have shown up and the premises of their settle have observed. The methodological principles of competitive capacity of the railway branch have studied. The parts and factors of the competitive capacity of the enterprise-producers output for railway branch have determined and the conceptual device of the competitive capacity has evolved on their basis. The necessity of industrial and financial integration has proved. The methodology of the creating and functioning IFG has evolved on the base of enterprise-producers of the output for railway branch. The theoretical and methodical bases for scientific and research work of IFG have worked out. The influence of knowledge over competitive capacity's support and economic increasing of IFG have studied. The bases of IFG enterprises' motivation of the scientific and practical activity have revealed. The role of training as mechanism of stimulation the enterprises' staff to scientific and practical activity has determined. The conception of enterprises' competitive capacity in the market conditions has formed. The science, education and innovations are the foundation of it.

Key words: Industrial and Financial Group, competitive capacity of enterprise, innovations.

Рудаков Олександр Миколайович

**ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ-
ВИРОБНИКІВ ПРОДУКЦІЇ ДЛЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

Підписано до друку 09. 09 .2008р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.
Зам. № . Ціна договірна.

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