

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

Обруч Ганна Володимирівна



УДК: 656.078.8:629.48

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ВАГОНОБУДІВНИХ
ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2017

Дисертацією є рукопис.

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

Науковий керівник:

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

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Бараш Юрій Савелійович,
Дніпропетровський національний
університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна, завідувач
кафедри обліку, аудиту та інтелектуальної
власності;

кандидат економічних наук, доцент
Чобіток Вікторія Іванівна,
Українська інженерно-педагогічна академія,
доцент кафедри економіки та організації
діяльності суб'єктів господарювання.

Захист відбудеться «30» червня 2017 р. о 11⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українському державному університеті залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

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

Автореферат розісланий «29» травня 2017 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради



І.В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Обґрунтування вибору теми дослідження. Для України як важливого транспортного вузла між Європою, Азією та Близьким Сходом все більшого значення набуває раціональне використання її геоелекономічного положення. Ефективна реалізація транзитного потенціалу залізниць дозволить не тільки отримати економічний ефект від участі в міжнародних перевезеннях, але й створить нові можливості для інтеграції держави в євразійську транспортну систему.

Вітчизняна залізнична галузь наразі знаходиться у вкрай важкому стані. За останні десятиліття оновлення залізничної інфраструктури здійснювалося в основному за рахунок власних коштів, що задовольняло потребу в капітальних інвестиціях лише на 5-6 % і не давало змоги оновлювати в необхідному обсязі рухомий склад та інфраструктуру залізничного транспорту.

Систематичний дефіцит парку вантажних та пасажирських вагонів створює реальну загрозу втрати технологічної можливості залізничного транспорту задовольняти потреби населення та промисловості в перевезеннях і, відповідно, обмежує конкурентні переваги реалізації транзитного потенціалу країни.

Забезпечити модернізацію та оновлення вагонного парку можливо і необхідно за рахунок потужної виробничої бази вітчизняних вагонобудівних підприємств, які наразі відчувають загострення внутрішніх проблем розвитку в зв'язку зі зміною експортної кон'юнктури міжнародного ринку і потребують активізації внутрішнього споживання. Виробництво високотехнологічної продукції вагонобудування стане не тільки платформою для оновлення інвентарного парку вагонів, але й забезпечить відновлення потенціалу вагонобудівних підприємств, стимулювання попиту на продукцію в суміжних галузях, приріст промислового виробництва, збереження робочих місць та додаткові надходження в бюджети всіх рівнів.

У світлі сказаного особливої актуальності набуває вирішення проблеми відновлення конкурентних переваг підприємств вагонобудування та забезпечення подальшого розвитку потенціалу їх конкурентоспроможності, що стане основою для реалізації інноваційно-технологічних змін у залізничній галузі та реалізації транзитного потенціалу країни.

Дослідженню теоретичних аспектів розвитку транспортної системи, у т.ч. підприємств залізничного транспорту, присвятили свої праці такі вчені як Ю. Бараш, О. Дейнека, В. Дикань, І. Дмитрієв, А. Донченко, О. Євсєєва, І. Зайцева, О. Зоріна, Л. Калініченко, О. Калініченко, О. Кірдіна, В. Компанієць, М. Корінь, В. Копитко, О. Криворучко, К. Михайличенко, Л. Позднякова, І. Токмакова, В. Третяк, Л. Українська, О. Чупир, В. Шинкаренко та ін.

Теоретико-методичний базис дисертаційного дослідження становлять наукові погляди щодо забезпечення конкурентоспроможності і розвитку потенціалу промислових підприємств, у т.ч. підприємств вагонобудування, таких вчених як О. Амосов, І. Балабанова, О. Галушко, І. Гончаренко, І. Должанський, Ю. Іванов, О. Коковіхіна, Л. Кравчук, Н. Краснокутська, К. Кузнєцова, П. Кулінічев, Р. Лупак, О. Рудаков, В. Чобіток, О. Чупир, Р. Фатхутдинов та ін.

Відаючи належне науковій та практичній значущості праць названих учених,

слід зазначити, що поряд із значною кількістю пропозицій і розробок щодо формування потенціалу конкурентоспроможності суб'єктів господарювання існує потреба в удосконаленні теоретико-методичних аспектів забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств з урахуванням світових тенденцій розвитку високотехнологічного виробництва і поглиблення коопераційних взаємозв'язків між промисловими та інфраструктурними галузями економіки. У зв'язку з цим актуальною є розробка теоретичного базису та концепції забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, побудова механізму його фінансового забезпечення і моделі формування інноваційно-інтегрованого середовища з виробництва високотехнологічної продукції вагонобудування для потреб українських залізниць, що і обумовило вибір теми дисертаційної роботи, визначило мету, об'єкт, предмет і завдання дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами. Основні положення дисертаційної роботи було використано при виконанні науково-дослідної роботи кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту за темою «Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в логістичній системі», де автором розроблено механізм оновлення техніко-технологічної бази залізничного транспорту за рахунок реалізації засад міжгалузевого співробітництва.

Дисертаційна робота виконана відповідно до основних положень Концепції Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2020 року (затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17 липня 2013 р. № 603), Стратегічного плану розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року (затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 21 грудня 2015 р. № 547), Комплексної програми оновлення залізничного рухомого складу на 2008-2020 роки (затверджено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 жовтня 2008 року № 1259).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є удосконалення теоретичних положень і розроблення практичних рекомендацій щодо забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України як основи реалізації інноваційно-технологічних змін на залізничному транспорті країни.

Досягнення визначеної мети зумовило необхідність вирішення таких завдань:

- розвинути теоретичні основи забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств;
- удосконалити класифікацію факторів забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств;
- запропонувати концептуальні положення забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств;
- розкрити механізм фінансового забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств;
- розробити організаційно-компонентно-функціональну модель формування міжгалузевого інноваційно-інтегрованого середовища реалізації проектів розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, в основі якої

знаходиться створення Інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера;
 – розкрити методичний підхід до оцінки рівня розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств у межах Інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера.

Об’єкт дослідження – процес забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств.

Предмет дослідження – теоретико-методичні та практичні аспекти забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств.

Методи дослідження. Теоретичну та методологічну основу виконання дослідження становлять такі методи: *групування* – для класифікації факторів забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств; *морфологічного аналізу* – для уточнення понятійного апарату досліджуваної проблематики, зокрема щодо трактування сутності поняття «потенціал конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств»; *фінансово-економічного і статистичного аналізу* – для визначення і узагальнення тенденцій розвитку підприємств вагонобудівної та залізничної галузей України; *логіко-аналітичний* – для розробки концептуальних положень забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств; *логіко-діалектичний* – для розкриття теоретичних засад формування та функціонування Інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера; *абстрактно-логічний* – для теоретичних узагальнень і формулювання висновків дослідження; *графоаналітичний* – для наочного подання статистичного матеріалу та схематичного зображення теоретичних і практичних положень дисертації.

Інформаційну базу дослідження склали законодавчі та нормативні акти, що регламентують діяльність промисловості та залізничного транспорту України, публікації провідних вітчизняних і зарубіжних вчених, монографічні дослідження фахівців за проблематикою забезпечення конкурентоспроможності суб’єктів господарювання, дані фінансової і статистичної звітності вагонобудівних підприємств та ПАТ «Українська залізниця», ресурси Інтернету.

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

удосконалено:

- механізм фінансового забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств за рахунок створення Фонду співфінансування, виділення джерел та інструментів фінансування проектів і програм розвитку підприємств вагонобудування. Особливістю даного механізму є розподіл інструментів фінансування за характером впливу на процес розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, що дозволить обрати пріоритетні форми співфінансування проектів розвитку підприємств вагонобудування і забезпечити реалізацію процесів інноваційно-технологічної модернізації залізничного транспорту;

- організаційно-компонентно-функціональну модель формування міжгалузевого інноваційно-інтегрованого середовища реалізації проектів розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, що ґрунтується

на створенні Інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера як осередку виробництва інноваційної продукції для потреб залізниць. Розкрито мету, завдання і принципи формування кластера та подано його структуру, специфічна особливість якої полягає у групуванні підприємств-учасників за складовими потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, що дозволить забезпечити організаційно-технологічну цілісність процесу виробництва високотехнологічної продукції вагонобудування в межах міжгалузевого інноваційно-інтегрованого середовища;

- концептуальні положення забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, що, на відміну від існуючих, розкривають цілі, завдання та інструменти забезпечення розвитку кожної складової потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств і враховують передумови створення високотехнологічного виробництва в галузі вагонобудування. Дана концепція складає основу забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств і є теоретичним обґрунтуванням формування стратегії створення інноваційно-інтегрованого середовища з виробництва високотехнологічної вагонобудівної продукції для потреб залізниць;

набули подальшого розвитку:

- теоретичний базис забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, який, на відміну від існуючих, доповнено авторським визначенням поняття «потенціал конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств» як синергії конкурентних переваг, сформованої за рахунок інтеграції організаційно-управлінського, техніко-технологічного, кадрового, інформаційного, інноваційного, експортного, інвестиційного потенціалів та потенціалу матеріального забезпечення підприємств вагонобудування, що створить базис випуску високотехнологічної інноваційної продукції для потреб залізниць. Це дало змогу визначитися щодо основних складових потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств та конкурентних переваг їх ефективного використання;

- класифікація факторів забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств за функціональною ознакою, яка відрізняється від існуючих підходів виділенням факторів розвитку за складовими потенціалу конкурентоспроможності і визначенням у межах запропонованих груп факторів внутрішнього та зовнішнього середовища. Це дало змогу сформувати теоретичний базис забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств у аспекті сприяння реалізації інноваційно-технологічних змін у галузі вагонобудування;

- методичний підхід до оцінки рівня розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств у межах Інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, що, на відміну від існуючих, передбачає розрахунок інтегрального показника зростання потенціалу конкурентоспроможності, який враховує інтегральні ефекти розвитку організаційно-управлінського, техніко-технологічного, кадрового, інформаційного, інноваційного,

експортного, інвестиційного потенціалів та потенціалу матеріального забезпечення підприємств вагобудування. Дана методика дозволяє оцінити ефективність функціонування підприємств-учасників кластера з позиції забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагобудівних підприємств.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що обґрунтовані в дисертації теоретико-методичні підходи та практичні рекомендації можуть бути використані у процесі розроблення стратегії забезпечення конкурентоспроможності вагобудівних підприємств та реалізації політики інноваційно-технологічної модернізації залізничного транспорту України.

Найважливіші положення дисертаційного дослідження використані в практичній діяльності підприємств залізничного транспорту та вагобудування. Зокрема організаційно-компонентно-функціональну модель створення інноваційно-інтегрованого середовища на основі формування Інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера впроваджено в діяльність виробничого підрозділу «Куп'янська дирекція залізничних перевезень» регіональної філії «Південна залізниця» ПАТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 28/9 від 22 вересня 2016 року), концептуальні положення забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагобудівних підприємств впроваджено в діяльність філії «Панютинський вагоноремонтний завод» ПАТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 7/11 від 10 листопада 2016 року), механізм фінансового забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагобудівних підприємств впроваджено в діяльність філії «Дарницький вагоноремонтний завод» ПАТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 1749 від 17 листопада 2016 року).

Методичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів Українського державного університету залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Конкурентоспроможність підприємства», «Потенціал і розвиток підприємства», «Інноваційний розвиток підприємства», «Управління проектами» і при виконанні випускних робіт спеціалістів і магістрів, що підтверджується актом впровадження від 23 листопада 2016 р.

Особистий внесок здобувача. Усі наукові результати, отримані в дисертаційній роботі та винесені на захист, здобуто особисто автором і відображено в наукових публікаціях. З наукових праць, опублікованих у співавторстві [2, 9, 12, 14, 15, 16, 18, 19, 20], у дисертації використано лише ті положення, ідеї та висновки, які є результатом самостійної роботи автора.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і результати дослідження пройшли апробацію на 6 міжнародних та 6 всеукраїнських науково-практичних конференціях: «Сучасний менеджмент: проблеми та перспективи» (Харків, 2014 р.); «Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку залізничного транспорту» (Київ, 2015 р.); «Функціонування економічних систем в умовах постіндустріального розвитку» (Харків, 2015 р.); «Ефективне управління і розвиток невиробничої сфери в умовах кризи: погляд молодих науковців» (Харків, 2016 р.); «Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів» (Харків, 2016 р.); «Міжнародні транспортні коридори та

корпоративна логістика» (Харків, 2016 р.); «Актуальні проблеми економічного розвитку України в умовах інтеграції: досягнення та проблеми» (Харків, 2016 р.); «Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України» (Харків, 2016 р.); «Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання» (Харків, 2016 р.); «Фінансово-економічні важелі розвитку невиробничої сфери в умовах нестабільності» (Харків, 2016 р.); «Актуальні проблеми економіки та управління в умовах системної кризи» (Львів, 2016 р.); «Інновації у сучасному світі» (Краматорськ, 2017 р.).

Публікації. За темою дисертації опубліковано 23 наукові праці, серед яких 1 колективна монографія, 8 статей у наукових фахових виданнях, 1 стаття в міжнародному науковому виданні, 1 стаття в інших виданнях, що входять до наукометричних баз даних, і 12 матеріалів та тез доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць складає 7,25 ум. друк. арк., з яких особисто здобувачеві належить 6,34 ум. друк. арк.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається з анотації, вступу, трьох розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи складає 265 сторінок, у т.ч. основний текст займає 177 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 36 рисунками, 19 таблицями та містять 7 додатків. Список використаних джерел налічує 214 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

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

У першому розділі «*Теоретичний базис забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України*» досліджено сучасний стан та окреслено перспективи розвитку залізничного транспорту в аспекті реалізації інноваційно-технологічних змін у галузі, обґрунтовано роль вагонобудівних підприємств у забезпеченні інноваційно-технологічної модернізації залізничного транспорту і розкрито теоретичний базис забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств.

Глобалізаційні процеси, що супроводжують розвиток міжнародної економіки, і євроінтеграційне спрямування зовнішньої політики України обумовлюють зміну парадигми розвитку світової транспортно-логістичної системи та формують якісно нові вимоги до функціонування вітчизняного залізничного транспорту: адаптація вітчизняного транспортного законодавства до стандартів і вимог європейського транспортного права; підвищення техніко-технологічного рівня рухомого складу та колійної інфраструктури залізниць; впровадження сучасних транспортно-логістичних технологій; підвищення якості та розширення спектра транспортно-логістичних послуг; розвиток мультимодальних та інтермодальних перевезень і впровадження високошвидкісного руху; забезпечення техніко-технологічної сумісності залізниць з європейською транспортною системою.

Встановлено, що сучасний стан функціонування залізничного транспорту характеризується високим ступенем фізичного та морального зношення транспортної інфраструктури і рухомого складу. Аналіз державних і галузевих проектів та програм розвитку залізничного рухомого складу дозволив встановити їх неефективну практичну реалізацію. Починаючи з 1992 р. по сьогоднішній день ПАТ «Укрзалізниця» було закуплено близько 25,5 тис. вантажних та 500 пасажирських вагонів, а списано в рази більше – близько 171 тис. та 1,2 тис. вагонів відповідно. Виявлення критичної невідповідності потреби та перспективи вагонного парку стало підґрунтям для обґрунтування необхідності реалізації політики масштабної інноваційно-технологічної модернізації залізничного транспорту.

У цих умовах вкрай необхідною є активізація інноваційної діяльності, що передбачає виробництво високотехнологічної вагонобудівної продукції. Очевидно, що платформою для реалізації інноваційно-технологічних змін на залізничному транспорті має стати власна виробничо-ремонтна база, але беручи до уваги обсяги необхідного оновлення, її виробничих потужностей буде вкрай недостатньо, що сформувало потребу в залученні до процесів відтворення техніко-технологічної бази залізниць підприємств вітчизняного вагонобудування.

Аналіз діяльності вагонобудівних підприємств дозволив визначити, що тривала економічна криза в країні, відсутність внутрішнього попиту на продукцію і розірвання економічних зв'язків із Російською Федерацією спровокували падіння обсягів реалізації продукції підприємствами вітчизняного вагонобудування, погіршення їх фінансово-економічних показників та втрату конкурентних позицій на ринку вагонобудування. Встановлено, що ключовими факторами зниження конкурентного потенціалу вагонобудівних підприємств є відстала техніко-технологічна база виробництва, низький рівень продукування та впровадження інновацій, відтік та зниження рівня кваліфікованого кадрового потенціалу. Це дозволило підтвердити, що функціонування вагонобудівних підприємств не відповідає принципам постіндустріального типу розвитку і вимогам світового ринку вагонобудування, та визначило потребу в удосконаленні теоретико-методичних та практичних засад забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності підприємств вагонобудування на основі формування інноваційних конкурентних переваг.

Вивчення теоретичного базису забезпечення конкурентоспроможності підприємств та категорії «конкурентоспроможність потенціалу» дозволило визначити зміст поняття «*потенціал конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств*» як синергії конкурентних переваг, сформованої за рахунок інтеграції організаційно-управлінського, техніко-технологічного, кадрового, інформаційного, інноваційного, експортного, інвестиційного потенціалів та потенціалу матеріального забезпечення підприємств вагонобудування, що створить базис випуску високотехнологічної продукції для потреб залізниць.

Обґрунтовано, що потенціал конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств формується за рахунок поєднання його складових і визначається впливом факторів їх формування. Це дозволило запропонувати класифікацію факторів забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств за функціональною ознакою (рис. 1).

Фактори внутрішнього середовища		Фактори зовнішнього середовища	
Фактори розвитку організаційно-управлінського потенціалу	<ul style="list-style-type: none"> - виробнича та організаційна структура підприємства; - рівень автоматизованого регулювання виробничих процесів; - система менеджменту якості та ефективність її функціонування, відповідності міжнародним стандартам; - підготовка та розробка виробничих процесів, вибір оптимальної технології виробництва 	<ul style="list-style-type: none"> - державні системи стандартизації та сертифікації продукції, забезпечення їх відповідності європейським вимогам; - наявність державних замовлень на готову продукцію; - можливість отримання державних та міждержавних дотацій і субсидій; - наявність законодавчої бази регулювання підприємницької діяльності, що створює сприятливі умови для розвитку підприємств 	
Фактори розвитку матеріального забезпечення	<ul style="list-style-type: none"> - норми витрат матеріальних ресурсів на одиницю готової продукції; - зовнішній рівень та динаміка цін на необхідні матеріальні ресурси для виготовлення продукції; - наявність власних ресурсів та відсутність потреби замовлення у постачальників 	<ul style="list-style-type: none"> - наявність якісного транспортно-логістичного обслуговування регіону; - ціни на матеріальні ресурси; - свобода доступу до ринку матеріальних ресурсів; - сприятлива митно-тарифна політика щодо імпорту матеріальних ресурсів для потреб вітчизняних підприємств 	
Фактори розвитку техніко-технологічного потенціалу	<ul style="list-style-type: none"> - фізичний та моральний стан техніко-технологічної бази виробництва; - рівень інноваційності техніко-технологічного оснащення виробництва; - використання сучасних технологій виготовлення продукції; - наявність мікрологістичних систем на підприємстві 	<ul style="list-style-type: none"> - діючий технологічний уклад в країні; - участь держави в процесі техніко-технологічної модернізації вітчизняних підприємств; - організація виставок та презентацій нових технічних і технологічних рішень 	
Фактори розвитку кадрового потенціалу	<ul style="list-style-type: none"> - використання прогресивних систем оплати праці; - рівень розвитку корпоративної культури, урахування інтересів та потреб працівників; - структура та професійно-кваліфікаційний кадровий склад; - наявність умов для самовираження та самореалізації працівників; - рівень розвитку мотиваційної функції менеджменту; - створення умов для підвищення кваліфікації кадрів 	<ul style="list-style-type: none"> - державні програми обміну кадрами для підвищення кваліфікації та набуття досвіду зарубіжних країн; - лояльність трудового законодавства України та його адаптація до європейського; - структура ринку праці та наявність спеціалістів необхідної кваліфікації; - рівень якості вищої та спеціальної освіти в державі; - державна підтримка розвитку освітньої сфери 	
Фактори розвитку інформаційного потенціалу	<ul style="list-style-type: none"> - стан інформаційної бази управління на підприємстві; - ступінь захищеності та безпечності системи інформаційного забезпечення; - використання мережі Інтернет для реклами й продажу продукції та підтримання іміджу підприємства; - наявність та рівень використання сучасного інформаційно-комунікаційного забезпечення 	<ul style="list-style-type: none"> - розгалуженість мережі Інтернет та якість обслуговування інтернет-провайдером; - доступність зовнішніх інформаційних баз даних; - організація конференцій, презентацій та виставок сучасних інформаційно-комунікаційних технологій; - підключення до світових інформаційних мереж 	
Фактори розвитку інноваційного потенціалу	<ul style="list-style-type: none"> - рівень підтримки раціоналізаторства та винахідництва; - наявність коопераційних зв'язків з вузами та науково-дослідними інститутами; - рівень розвитку власної інноваційної інфраструктури; - доступ до зовнішніх джерел інновацій та сучасних світових розробок; - якість організації інноваційного процесу; - рівень інноваційності продукції 	<ul style="list-style-type: none"> - наявність державних проєктів та програм розвитку інноваційної діяльності; - можливість придбання інноваційних розробок; - рівень науково-технічного розвитку країни; - практика комерціалізації технологій; - державна інноваційна політика; - інноваційне співробітництво влади та бізнесу 	
Фактори розвитку експортного потенціалу	<ul style="list-style-type: none"> - наявність ефективної маркетингово-збутової політики експортної діяльності; - наявність механізму співпраці із зовнішніми споживачами; - участь підприємства в міжнародних виставках залізничного машинобудування 	<ul style="list-style-type: none"> - зовнішньоекономічні відносини з іншими країнами; - державна політика в галузі експорту та імпорту продукції; - політична та економічна ситуація в країнах-імпортерах продукції; - можливість формування перспективного попиту на продукцію підприємства на міжнародному ринку; - митно-тарифна політика експортно-імпоротної діяльності держави та країн-споживачів продукції 	
Фактори розвитку інвестиційного потенціалу	<ul style="list-style-type: none"> - використання сучасних джерел фінансування; - наявність власних фінансових ресурсів; - рівень платоспроможності підприємства; - інвестиційний рейтинг підприємства на вітчизняному та міжнародному ринку; - рівень довіри потенційних інвесторів 	<ul style="list-style-type: none"> - інвестиційний клімат в регіоні та державі; - рівень розвитку механізмів державно-приватного партнерства; - законодавча нормативно-правова база регулювання інвестиційної діяльності; - державна підтримка вітчизняних приватних інвесторів 	

Рис. 1. Класифікація факторів забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України

Особливістю останньої є виділення факторів розвитку за складовими потенціалу конкурентоспроможності і визначення у межах запропонованих груп факторів внутрішнього та зовнішнього середовища. Це склало теоретичний базис забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств і визначило концептуальні основи забезпечення його зростання.

У другому розділі *«Концептуальні основи забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України»* проведено комплексну оцінку рівня розвитку потенціалу конкурентоспроможності

вагонобудівних підприємств; сформовано Концепцію забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності підприємств вагонобудування та побудовано механізм його фінансового забезпечення.

Формування концептуальних положень забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств потребує визначення існуючого рівня його використання, що зумовило проведення комплексної оцінки рівня розвитку потенціалу конкурентоспроможності підприємств вагонобудування (рис. 2).

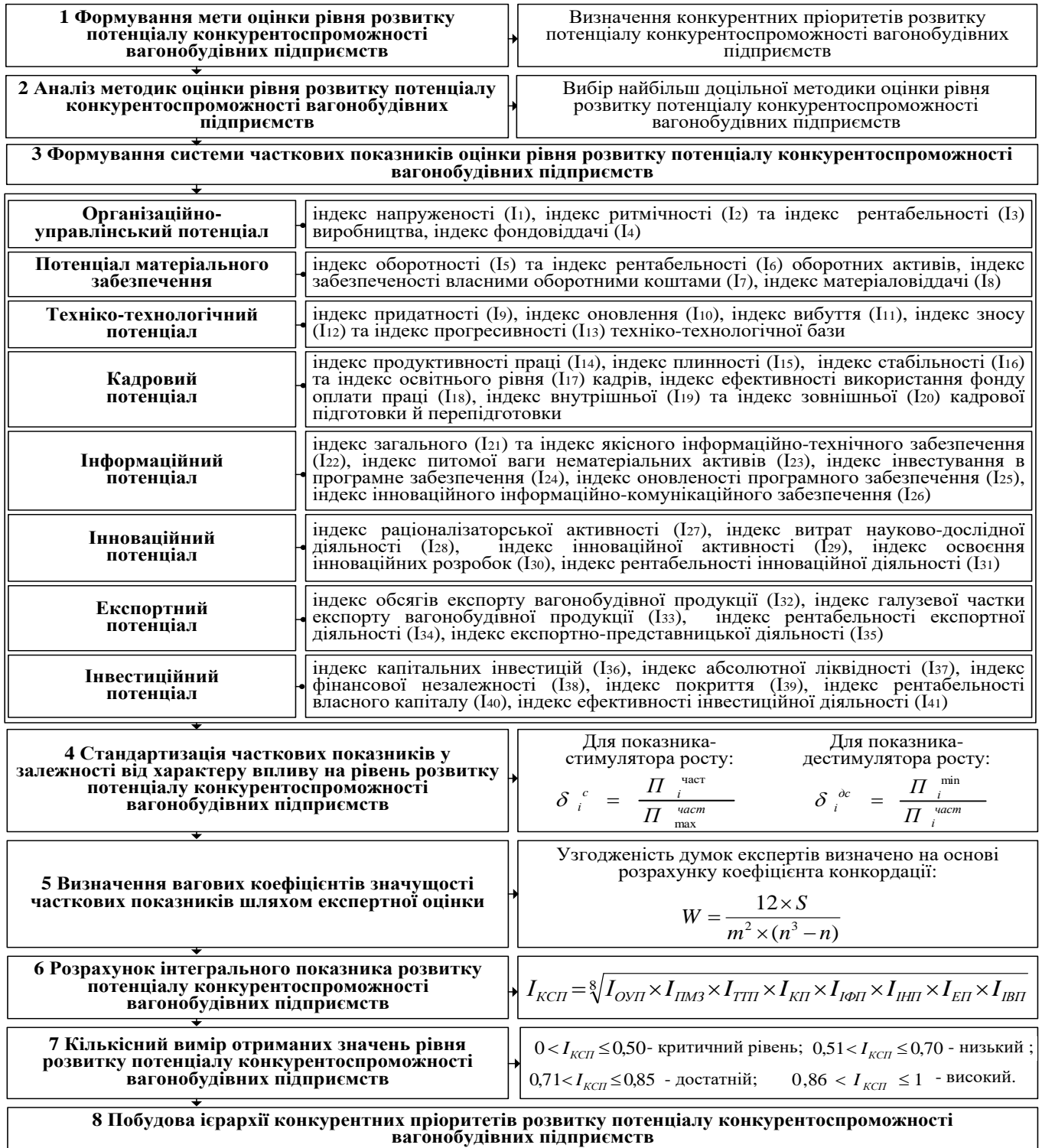


Рис. 2. Етапи оцінки рівня розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств

Враховуючи характер впливу часткових показників на загальний інтегральний показник розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, здійснено їх стандартизацію, а на основі експертної оцінки визначено вагові коефіцієнти значущості стандартизованих показників. У результаті розраховано інтегральні показники розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпровагонмаш» та ПАТ «Азовзагальмаш» за 2011-2015 рр.

Результати даних розрахунків вказують на критичний рівень розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств у 2014-2015 рр. (рис. 3), що сформувало необхідність визначення пріоритетності впливу визначених складових на розвиток потенціалу конкурентоспроможності та дозволило побудувати ієрархію конкурентних пріоритетів, які встановлюють перспективні напрямки розвитку потенціалу конкурентоспроможності підприємств вагонобудування.

	ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	ПАТ «Дніпровагонмаш»	ПАТ «Азовзагальмаш»
2011	0,9059	0,9210	0,8816
	↑ 0,83 %	↓ 7,81 %	↓ 14,12 %
2012	0,9134	0,8491	0,7571
	↓ 32,0 %	↓ 33,54 %	↓ 17,43 %
2013	0,6211	0,5643	0,6251
	↓ 21,22 %	↓ 30,87 %	↓ 59,33 %
2014	0,4893	0,3901	0,2542
	↓ 33,6 %	↓ 43,48 %	↓ 36,27 %
2015	0,3249	0,2205	0,1620

Рис. 3. Інтегральний показник розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств та темпи його приросту за 2011-2015 рр.

Зважаючи на критичний рівень розвитку потенціалу конкурентоспроможності підприємств вагонобудування, розкрито Концепцію забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, яка визначає цілі, завдання та інструменти забезпечення розвитку кожної складової потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств і враховує позитивні та негативні передумови створення високотехнологічного виробництва в галузі вагонобудування (рис. 4). Остання складає основу забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств і є теоретичним обґрунтуванням формування інноваційно-інтегрованого середовища з виробництва високотехнологічної продукції вагонобудування.

Встановлено, що вирішення проблеми розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств потребує значного фінансового забезпечення. Існуюче фінансово-економічне становище підприємств вагонобудування, що характеризується зниженням рівня платоспроможності і зростанням рівня збитковості, не дозволяє задовольнити фінансові потреби вагонобудівних підприємств зі створення базису виробництва високотехнологічної продукції за рахунок власних фінансових ресурсів.

Позитивні передумови

Впровадження механізмів державно-приватного партнерства в інноваційній сфері
Розбудова міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури
Орієнтація на світові тенденції інноваційного розвитку
Проведення політики імпортозаміщення високотехнологічної продукції
Інноваційна спрямованість державної промислової політики
Впровадження регіональних інноваційних програм розвитку
Випереджаючий розвиток інформаційних технологій
Розробка державної стратегії розвитку високотехнологічних виробництв

Негативні передумови

Незадовільний стан техніко-технологічної бази виробництва вітчизняних підприємств
Необхідність інноваційно-технологічної модернізації національної транспортної інфраструктури
Високий рівень технологічного відставання від передових розвинених країн
Низький рівень розвитку власних науково-дослідних баз вітчизняних підприємств
Необхідність ліквідації розриву між науково-дослідною діяльністю та практичним впровадженням отриманих результатів
Занепад державних науково-дослідних інститутів
Значна питома вага іноземних інноваційних розробок на внутрішньому споживчому ринку

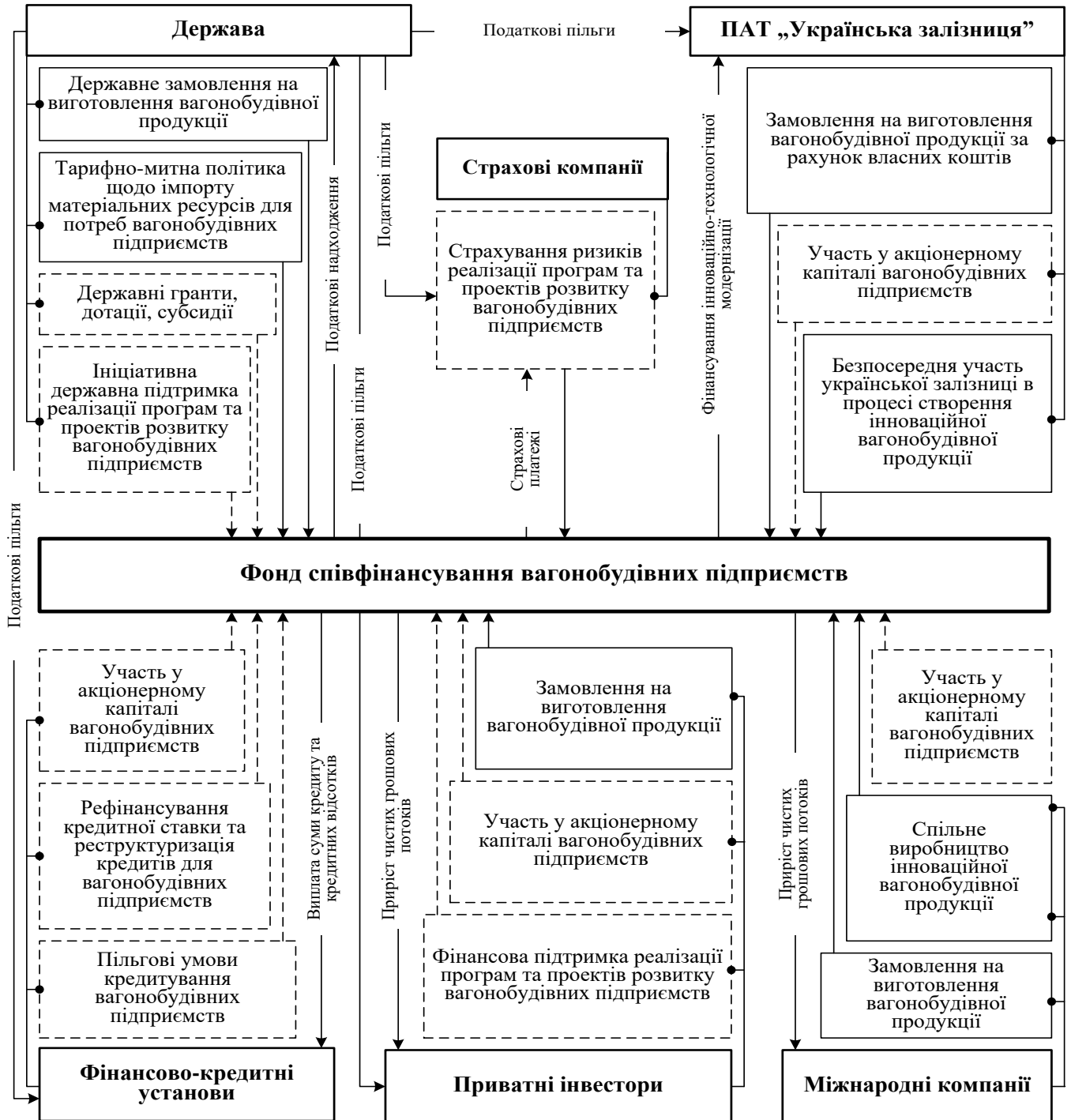
Мета: створення умов для розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств за рахунок формування інноваційно-інтегрованого середовища високотехнологічного виробництва

Завдання та інструменти розвитку потенціалу конкурентоспроможності



Рис. 4. Концепція забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України

Це дозволило обґрунтувати необхідність формування якісно нового механізму фінансового забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, що передбачає створення Фонду співфінансування, а також розкриває джерела та інструменти фінансування проектів і програм розвитку підприємств вагонобудування (рис. 5).



— інструменти прямого впливу на процес розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств

- - інструменти непрямого впливу на процес розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств

Рис. 5. Механізм фінансового забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств

Особливістю механізму є розподіл інструментів фінансування за характером впливу на процес розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, що надасть змогу обрати пріоритетні форми співфінансування проектів розвитку підприємств вагонобудування.

Розкрито організаційну структуру фонду, окреслено його основні завдання та функції, наведено технологію співфінансування інвестиційних проектів розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств. Використання даного механізму надасть можливість фінансування проектів та програм розвитку вагонобудівних підприємств і забезпечить реалізацію процесів інноваційно-технологічної модернізації залізничного транспорту України.

У третьому розділі *«Організаційно-економічні аспекти забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств»* розглянуто перспективи формування кластерних структур у галузі вагонобудування; розкрито організаційно-компонентно-функціональну модель створення міжгалузевого інноваційно-інтегрованого середовища реалізації проектів розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, в основі якої знаходиться організація Інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера (ІТВК), запропоновано методичний підхід до оцінки рівня розвитку потенціалу конкурентоспроможності підприємств вагонобудування у межах кластера.

Для забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств в умовах деформації інноваційного процесу та розірвання виробничо-технологічних ланцюгів особливого значення набули міжгалузеві коопераційні зв'язки, що сприятимуть відновленню взаємовигідного конструктивного партнерства в сфері створення і виробництва високотехнологічної продукції вагонобудування. Визначення мотиваційних та демотиваційних напрямків процесу кластерної інтеграції підприємств дозволило обґрунтувати доцільність створення кластерних структур у галузі вагонобудування.

Критичний аналіз наукової літератури і узагальнення підходів науковців до формування кластерних структур дозволили визначити умови та перспективи розвитку міжгалузевих інтеграційних зв'язків у сфері виробництва високотехнологічної продукції вагонобудування. На основі цього обґрунтовано доцільність формування ІТВК як інноваційно-інтегрованого середовища реалізації проектів розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств. Визначено мету, завдання та принципи формування кластера, а також встановлено, що його створення дозволить якісно модернізувати інноваційний процес вагонобудівних підприємств і забезпечити виробництво високотехнологічної вагонобудівної продукції відповідно до потреб залізниць та світових стандартів якості.

Врахування авторського бачення складових потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств дозволило здійснити групування підприємств-учасників кластера і на основі цього сформувати його структуру (рис. 6). Як «ядро» кластера запропоновано розглядати Інноваційно-координуючий інтегрований центр, що забезпечуватиме координацію процесів виробництва високотехнологічної інноваційної продукції вагонобудування.

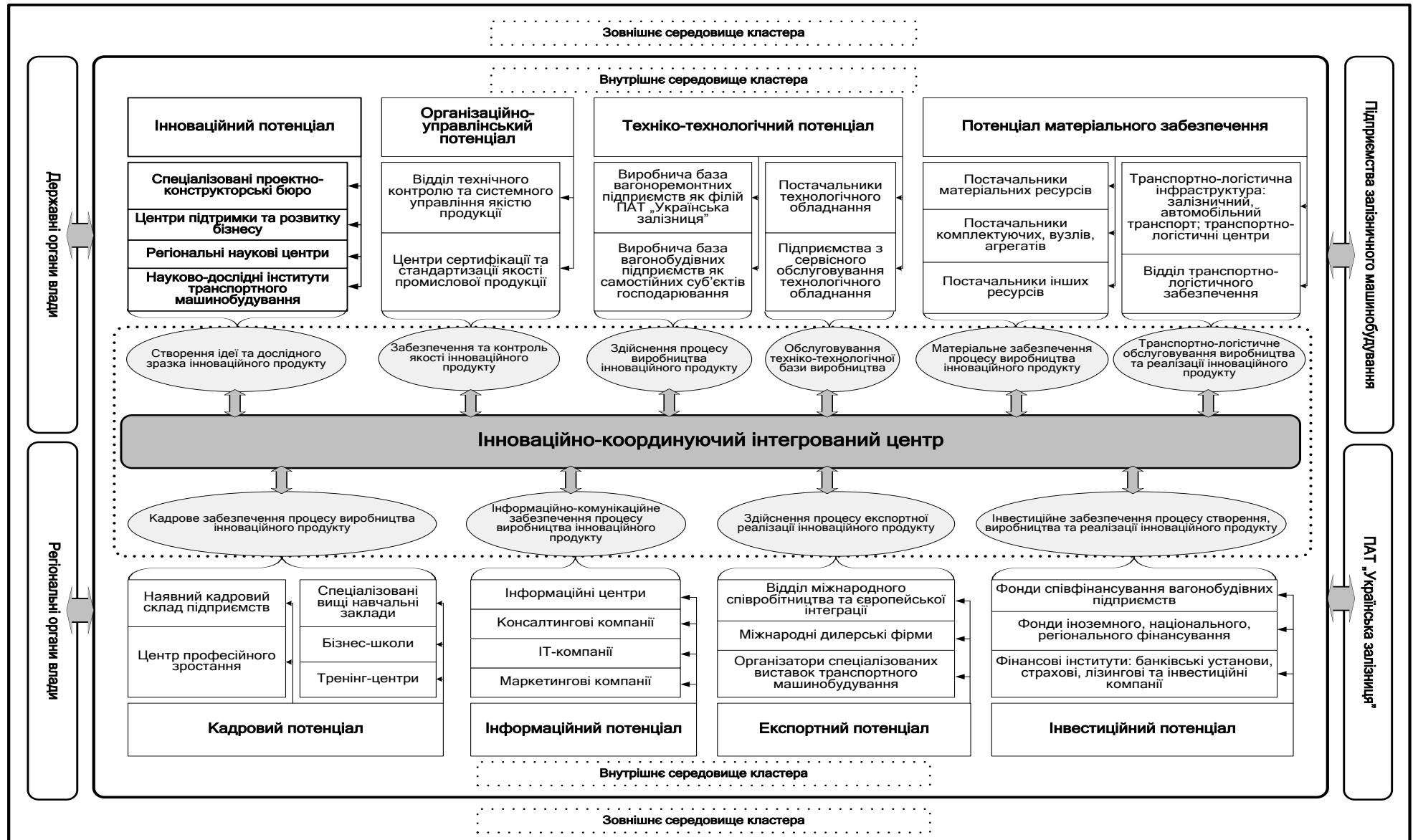


Рис. 6. Організаційно-компонентно-функціональна модель формування Інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера

Використання даної моделі забезпечить організаційно-технологічну цілісність процесу виробництва високотехнологічної вагонобудівної продукції в межах міжгалузевого інноваційно-інтегрованого середовища.

Динамічний розвиток конкурентного ринку дозволяє припускати, що для формування конкурентних переваг підприємств-учасників кластера важливою є не просто участь у такого роду об'єднаннях, а в першу чергу можливість реалізувати власний потенціал, забезпечивши ефективність функціонування кластерної структури. Це сформувало потребу в оцінці перспективи розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств від участі в ПТВК.

Дослідження наукових підходів щодо визначення економічної ефективності кластерних структур дозволило зробити висновок про доцільність розгляду синергетичного ефекту з позиції збільшення загальної вартості підприємств-учасників кластера в процесі формування інноваційно-інтегрованого середовища. Це дозволило запропонувати методичний підхід до оцінки рівня розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств у межах ПТВК (рис. 7), який базується на визначенні інтегрального показника зростання потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств і відповідним чином отриманого економічного ефекту:

$$I_{KKS}^{ПТВК} = \sqrt[8]{IE_{OUI} \times IE_{PMZ} \times IE_{TTP} \times IE_{KP} \times IE_{IOP} \times IE_{IIP} \times IE_{EP} \times IE_{IBP}}, \quad (1)$$

де IE_{OUI} , IE_{PMZ} , IE_{TTP} , IE_{KP} , IE_{IOP} , IE_{IIP} , IE_{EP} , IE_{IBP} – інтегральні ефекти розвитку організаційно-управлінського потенціалу, потенціалу матеріального забезпечення, техніко-технологічного потенціалу, кадрового потенціалу, інформаційного потенціалу, інноваційного потенціалу, експортного потенціалу та інвестиційного потенціалу відповідно.

Значення інтегрального показника зростання потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств може мати декілька варіацій:

$I_{KKS}^{ПТВК} \geq 1$ – створення та функціонування ПТВК забезпечує розвиток потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств і надає відчутні переваги співпраці всім його учасникам;

$I_{KKS}^{ПТВК} < 1$ – створення та функціонування ПТВК має формальний характер, результати його діяльності характеризують відсутність розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, що не відповідає вимогам програмних документів.

Дана методика дозволить оцінити ефективність функціонування ПТВК на будь-якому етапі його існування та визначитися щодо характеру вигод, які отримують учасники кластера в процесі його діяльності.

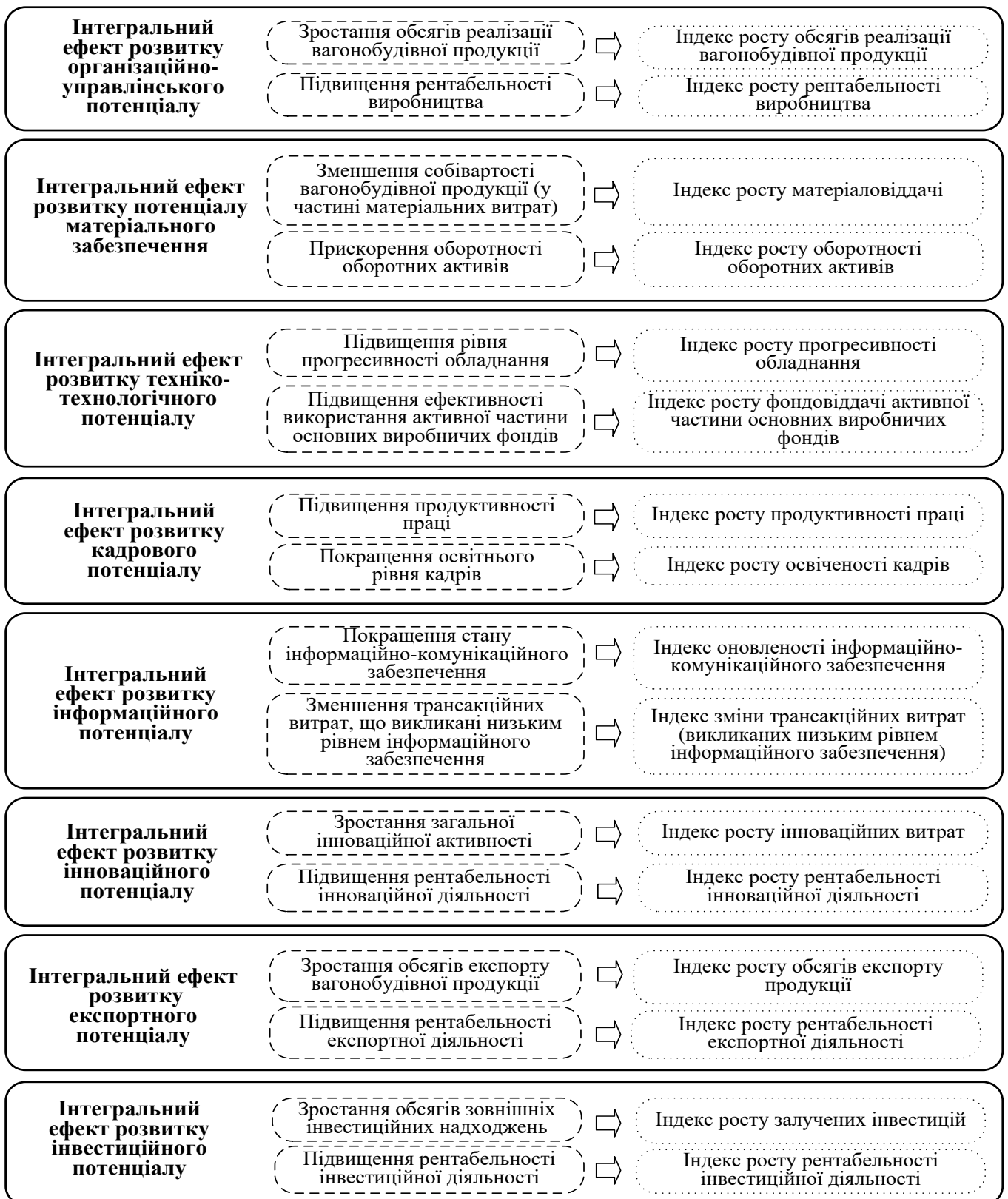


Рис. 7. Система оцінки рівня розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств

У цілому можна зробити висновок, що сформовано концепцію забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, яка враховує передумови створення високотехнологічних виробництв як базису розвитку потенціалу конкурентоспроможності підприємств вагонобудування.

ВИСНОВКИ

У процесі дисертаційного дослідження були отримані нові науково обґрунтовані результати, які в сукупності вирішують актуальне науково-прикладне завдання щодо забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств на основі формування інноваційно-інтегрованого середовища в умовах реалізації інноваційно-технологічних змін на залізничному транспорті.

У результаті проведеного дослідження сформульовано такі висновки:

1. Встановлено, що розбудова світової транспортно-логістичної інфраструктури та сприятливе гео економічне положення України створюють значні перспективи для реалізації транзитного потенціалу залізниць і включення країни в систему євразійських транспортних зв'язків. Проведено аналіз тенденцій розвитку залізничного транспорту, який вказує на потребу реалізації інноваційно-технологічних змін у галузі, у першу чергу спрямованих на оновлення вагонного парку. Аргументовано необхідність поглиблення міжгалузевих взаємозв'язків між підприємствами залізничного транспорту та вагонобудуванням в аспекті забезпечення потреб залізниць в інноваційній модернізації рухомого складу.

2. Ґрунтуючись на тому, що наразі вагонобудівні підприємства відчують погіршення фінансово-економічного становища та втрату конкурентних позицій на міжнародному ринку, визначено необхідність удосконалення теоретико-методичних та практичних засад забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності підприємств вагонобудування в контексті формування інноваційного базису зростання їх конкурентного потенціалу. Запропоновано авторське розуміння сутності потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, виділено складові та фактори його розвитку.

3. Проведено комплексну оцінку рівня розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, що дозволило визначити критичний рівень його використання. Для комплексного вирішення проблеми сформовано Концепцію забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, що ґрунтується на створенні інноваційно-інтегрованого середовища з виробництва високотехнологічної продукції вагонобудування, і визначає основні завдання та інструменти розвитку кожної складової потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств.

4. Встановлено, що створення базису з виробництва високотехнологічної продукції вагонобудування потребує залучення додаткових інвестиційних ресурсів. Розроблено механізм фінансового забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, який розкриває джерела та інструменти фінансування проектів і програм розвитку підприємств вагонобудування, і передбачає формування Фонду співфінансування вагонобудівних підприємств. Розкрито організаційну структуру фонду, його основні завдання та функції, і запропоновано технологію співфінансування інвестиційних проектів.

5. У контексті удосконалення організаційно-економічних аспектів забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств запропоновано створення ПТВК як міжгалузевого інноваційно-інтегрованого

середовища з виробництва високотехнологічної продукції вагонобудування для потреб інноваційно-технологічної модернізації залізничного транспорту. Розкрито структуру кластера, яка ґрунтується на групуванні підприємств-учасників за складовими потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, визначено мету, завдання та принципи його функціонування.

6. Обґрунтування заходів забезпечення розвитку вагонобудівних підприємств потребує визначення ефективності створення ПТВК з позиції оцінки перспективи зростання потенціалу їх конкурентоспроможності. Запропоновано методичний підхід до оцінки рівня розвитку потенціалу конкурентоспроможності підприємств вагонобудування у межах ПТВК, що базується на визначенні інтегрального показника зростання потенціалу їх конкурентоспроможності. Виділено ефекти від формування та функціонування кластера і показники їх оцінки, що дозволить визначити переваги, які отримають підприємства-учасники кластера в процесі його розвитку.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- монографії:

1. Обруч Г. В. Особливості міжгалузевої кластеризації: проблеми, специфікації та перспективи: колективна монографія / Г. В. Обруч // Актуальні проблеми соціально-орієнтованої економіки; за заг. ред. д.е.н., проф. В. В. Прохорової. – Харків, 2017. – С. 7-19.

– статті у наукових фахових виданнях:

2. Обруч Г. В. Перспективи розвитку транспортної логістики на підприємствах залізничного транспорту / Ю. В. Єлагін, Г. В. Обруч // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 48. – С. 121-123. *(Особистий внесок: виділено особливості корпоративної логістики як важливого напрямку розвитку транспортної логістики) [Видання включено до наукометричної бази даних РИНЦ].*

3. Обруч Г. В. Теоретичні аспекти підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України / Г. В. Обруч // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – № 52. – С. 67-73. *[Видання включено до наукометричної бази даних РИНЦ].*

4. Обруч Г. В. Систематизація факторів забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України [Електронний ресурс] / Г. В. Обруч // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2016. – № 9. – С. 366-370. – Режим доступу: <http://global-national.in.ua>. – Назва з екрана. *[Видання включено до наукометричної бази даних Index Copernicus].*

5. Обруч Г. В. Теоретико-методологічні основи розробки Концепції національної програми підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України / Г. В. Обруч // Вісник Одеського національного університету. Серія «Економіка». – 2016. – Т. 21. – Вип. 7-2 (49). – С. 79-83. *[Видання включено до наукометричної бази даних Index Copernicus].*

6. Обруч Г. В. Визначення координаційної ролі залізничного машинобудування в забезпеченні ефективного розвитку промисловості України / Г. В. Обруч // Науковий журнал «Причорноморські економічні студії». – 2016. – Вип. 7. – С. 142-148.

7. Обруч Г. В. Удосконалення системи управління якістю продукції вітчизняних вагонобудівних підприємств / Г. В. Обруч // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство». – 2016. – Вип. 9. – С. 113-117. *[Видання включено до наукометричної бази даних Index Copernicus].*

8. Обруч Г. В. Концептуальні основи формування інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера / Г. В. Обруч // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». – 2016. – Вип. 21. – Ч. 2. – С. 77-81. *[Видання включено до наукометричної бази даних Index Copernicus].*

9. Обруч Г. В. Визначення ефективності реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств / В. Л. Дикань, Г. В. Обруч // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. – № 56. – С. 9-18. *(Особистий внесок: розкрито методичний підхід до оцінки рівня розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств у межах Інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера) [Видання включено до наукометричних баз даних: РИНЦ, Index Copernicus].*

- статті в наукових періодичних виданнях інших держав і наукових виданнях України, що входять до міжнародних наукометричних баз даних, депозитаріїв і пошукових систем:

10. Обруч Г. В. Значення інформаційної логістики та необхідність її впровадження на підприємствах залізничного транспорту / Г. В. Обруч // Науковий огляд. – 2013. – № 1. – С. 34-38. *[Видання включено до наукометричних баз даних: РИНЦ, Science Index, ResearchBib, Bielefeld Academic Search Engine, Directory Indexing of International Research Journals, Ulrich's Periodicals Directory, WorldCat, Directory of Research Journals Indexing, Polish Scholarly Bibliography, Open Academic Journals Index, Scientific Indexing Services].*

11. Обруч А. В. Организационно-экономический механизм развития инвестиционного потенциала вагоностроительных предприятий Украины / А. В. Обруч // Восточно-Европейский научный журнал. – 2016. – № 2. – Ч. 3. – С. 74-81. *[Видання включено до наукометричних баз даних: РИНЦ, Academic Resource Index ResearchBib, International Scientific Indexing].*

- тези доповідей і матеріали науково-практичних конференцій:

12. Обруч Г. В. Роль інформаційної логістики в забезпеченні ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту / В. Л. Дикань, Г. В. Обруч // Сучасний менеджмент: проблеми та перспективи: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. молодих вчених (Харків, 18 березня 2014 р.). – Харків: АВВ МВС України, 2014. – С. 173-174. *(Особистий внесок: розкрито перспективи використання інформаційної логістики на підприємствах залізничного транспорту).*

13. Обруч Г. В. Проблема підвищення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту [Електронний ресурс] / Г. В. Обруч // Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку залізничного транспорту: матеріали

Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. УКРПРОФЗТ-2015 (Київ, 13 жовтня – 15 грудня 2015 р.). – Режим доступу: <http://www.ukrprofzt.ekuzt.gov.ua/node/66/>. – Назва з екрана.

14. Обруч Г. В. Аналіз основних диспропорцій розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах реформування [Електронний ресурс] / В. Л. Дикань, Г. В. Обруч // Функціонування економічних систем в умовах постіндустріального розвитку: матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. (Харків, 22-25 жовтня 2015 р.). – Секція 4,5,6. – С. 35-38. – Режим доступу: <http://ekon.uira.edu.ua/>. – Назва з екрана. (Посвідчення № 49 від 19.02.2015 р.) *(Особистий внесок: проаналізовано проблеми розвитку підприємств залізничного транспорту)*.

15. Обруч Г. В. Визначення факторів забезпечення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України / В. Л. Дикань, Г. В. Обруч // Ефективне управління і розвиток невиробничої сфери в умовах кризи: погляд молодих науковців: тези доповідей Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (Харків, 22-23 березня 2016 р.). – Харків: РВВ ХТЕІ КНТЕУ, 2016. – С. 30-31. *(Особистий внесок: визначено фактори впливу на рівень конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств)*.

16. Обруч А. В. Организационно-экономический механизм активизации инвестиционного потенциала вагоностроительных предприятий Украины / В. Л. Дикань, А. В. Обруч // Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів: матеріали VIII Всеукр. наук.-практ. конф. (Харків, 20-21 квітня 2016 р.). – Харків: ХНУБА, 2016. – Ч. 2. – С. 178-181. *(Особистий внесок: виділено фактори формування інвестиційного потенціалу)*.

17. Обруч Г. В. Обґрунтування необхідності розробки Національної програми підвищення конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України / Г. В. Обруч // Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика: тези доповідей XII Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 2-4 червня 2016 р.). – Харків: УкрДУЗТ, 2016. – С. 124.

18. Обруч Г. В. Обґрунтування необхідності системного управління якістю продукції вітчизняних вагонобудівних підприємств [Електронний ресурс] / В. Л. Дикань, Г. В. Обруч // Актуальні проблеми економічного розвитку України в умовах інтеграції: досягнення та проблеми: матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. (Харків, 19-22 жовтня 2016 р.). – Секція 1, 2, 3. – С. 115-118. – Режим доступу: <http://ekon.uira.edu.ua/>. – Назва з екрана. (Посвідчення № 591 від 9.09.2016 р.) *(Особистий внесок: обґрунтовано важливість системного управління якістю продукції вагонобудівних підприємств)*.

19. Обруч Г. В. Дослідження теоретичних аспектів підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств / В. Л. Дикань, Г. В. Обруч // Сучасні напрямки розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України: матеріали II Всеукр. наук.-практ. конф. (Харків, 26 жовтня 2016 р.). – Харків: ХНАДУ, 2016. – С. 357-360. *(Особистий внесок: розкрито сутність поняття потенціалу конкурентоспроможності підприємства)*.

20. Обруч Г. В. Аналіз теоретико-методологічних аспектів оцінки конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств / В. Л. Дикань, Г. В. Обруч // Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних

умовах господарювання: матеріали VI Всеукр. наук.-практ. конф. (Харків, 17 листопада 2016 р.). – Харків: НАНГУ, 2016. – С. 182-184. *(Особистий внесок: обґрунтовано об'єктивність використання комплексних методів оцінки рівня конкурентоспроможності підприємства).*

21. Обруч Г. В. Визначення сучасних реалій щодо фактичного оновлення рухомого складу залізничного транспорту / Г. В. Обруч // Фінансово-економічні важелі розвитку невиробничої сфери в умовах нестабільності: матеріали Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (Харків, 17-18 листопада 2016 р.). – Харків: КНТЕУ, ХТЕІ КНТЕУ, 2016. – С. 153-154.

22. Обруч Г. В. Дослідження сутності поняття кластера та процесу кластеризації / Г. В. Обруч // Актуальні проблеми економіки та управління в умовах системної кризи: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Львів, 29 листопада 2016 р.). – Львів: Львівський інститут МАУП, 2016. – Ч.2. – С. 565-568.

23. Обруч Г. В. Теоретико-методичні основи розрахунку ефективності реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств / Г. В. Обруч // Інновації у сучасному світі: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф. (Краматорськ, 17 лютого 2017 р.). – Вінниця: ТОВ «Нілан-ЛТД», 2017. – С. 161-163.

АНОТАЦІЯ

Обруч Г.В. Забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2017.

Дисертаційну роботу присвячено удосконаленню теоретичних положень і розробленню практичних рекомендацій щодо забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств як основи реалізації інноваційно-технологічних змін на залізничному транспорті України.

Розвинуто теоретичний базис забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності підприємств вагонобудування за рахунок розкриття сутності поняття «потенціал конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств» та визначення його складових, удосконалено класифікацію факторів розвитку за функціональною ознакою. Запропоновано концептуальні положення забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, що враховують передумови створення високотехнологічного виробництва в галузі вагонобудування. Побудовано механізм фінансового забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, що передбачає створення Фонду співфінансування інвестиційних проектів розвитку підприємств вагонобудування.

Розкрито організаційно-компонентно-функціональну модель формування міжгалузевого інноваційно-інтегрованого середовища реалізації проектів розвитку

потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, в основу якої покладено організацію Інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера. Визначено мету, завдання та принципи формування кластера, і подано його структуру. Запропоновано методичний підхід до оцінки рівня розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств у межах ІТВК, що дозволить оцінити ефективність функціонування підприємств-учасників кластера з позиції забезпечення зростання потенціалу конкурентоспроможності підприємств вагонобудування.

Ключові слова: вагонобудівні підприємства, підприємства залізничного транспорту, потенціал конкурентоспроможності, інноваційно-технологічна модернізація, високотехнологічне виробництво, кластер, концептуальні положення, механізм фінансування, методичний підхід.

АННОТАЦІЯ

Обруч А.В. Обеспечение развития потенциала конкурентоспособности вагоностроительных предприятий Украины. – Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Украинский государственный университет железнодорожного транспорта Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2017.

Диссертация посвящена совершенствованию теоретических положений и разработке практических рекомендаций по обеспечению развития потенциала конкурентоспособности вагоностроительных предприятий как основы реализации инновационно-технологических изменений на железнодорожном транспорте Украины.

Усовершенствован теоретический базис обеспечения развития потенциала конкурентоспособности предприятий вагоностроения за счет раскрытия сущности понятия «потенциал конкурентоспособности вагоностроительных предприятий» и определения его составляющих, сформирована классификация факторов развития по функциональному признаку. Предложены концептуальные положения обеспечения развития потенциала конкурентоспособности вагоностроительных предприятий, которые учитывают предпосылки создания високотехнологичного производства в отрасли вагоностроения. Построен механизм финансового обеспечения развития потенциала конкурентоспособности вагоностроительных предприятий, который предусматривает создание Фонда софинансирования инвестиционных проектов развития предприятий вагоностроения.

Раскрыта организационно-компонентно-функциональная модель формирования межотраслевой инновационно-интегрированной среды реализации проектов развития потенциала конкурентоспособности вагоностроительных предприятий, которая основывается на организации Инновационно-интегрированного транспортно-производственного кластера. Определены цели, задачи и принципы формирования кластера, и представлена его структура. Предложен методический подход к оценке

уровня развития потенциала конкурентоспособности вагоностроительных предприятий в пределах ИИТПК, что позволит оценить эффективность функционирования предприятий-участников кластера с позиции обеспечения роста потенциала конкурентоспособности предприятий вагоностроения.

Ключевые слова: вагоностроительные предприятия, предприятия железнодорожного транспорта, потенциал конкурентоспособности, инновационно-технологическая модернизация, высокотехнологичное производство, кластер, концептуальные положения, механизм финансирования, методический подход.

SUMMARY

Obruch H.V. Ensuring the development of the competitiveness potential of car-building enterprises in Ukraine. – Qualification scientific work as a manuscript.

The thesis for the degree of candidate of economic sciences, specialty 08.00.04 – economics and management of enterprises (by types of economic activity). – Ukrainian State University of Railway Transport, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2017.

The thesis is devoted to improvement of theoretical concepts and develop practical recommendations for the development of potential competitiveness of car-building enterprises as the basis of implementation of innovation and technological change on the railways in Ukraine.

Today we should note deterioration of a condition of the railway infrastructure, in particular regarding a car fleet, the deficit of which is a threat of loss of the technological capability of the railway transport to carry out the process of transporting passengers and freights, and limiting the competitive advantages of implementing the transit potential of our country. These transformational processes determined the need for a large-scale innovative and technological modernization of railway transport. It is noted that under the current conditions the maintenance of the process of renewal of the car fleet falls on the shoulders of the domestic car-building enterprises, which has a powerful production base for the implementation of innovative and technological changes in the railway industry.

The trend analysis in the development of car-building enterprises was conducted; it allowed to determine the loss of competitive advantages of the domestic car building enterprises in international market and allowed to identify the main reasons of reducing their level of competitiveness. The necessity of improvement the theoretical basis for ensuring the development of competitiveness potential of car-building enterprises was grounded, taking into account interdependence of the development of infrastructural and industrial sectors of the economy, resulting in made it possible to disclose the components and factors of its formation.

A comprehensive assessment of the level of development the competitiveness potential of car-building enterprises was conducted; it showed a critical level of its use. It pointed out at the need to develop a Concept for ensuring the development of competitiveness potential of car-building enterprises. Based on the considered prerequisites for the creation of high-tech production in the car building industry, it was proposed forming an innovation-integrated environment for the production of high-tech innovative car building output. The goals, tasks and development tools of each component

of the competitiveness potential of car-building enterprises within the framework of the formation of an inter-branch innovation-integrated environment were revealed.

It was noted that financial and economic hardship of the car-building enterprises does not allow ensuring the development of the potential of their competitiveness at their own expense. This justified the need to build a mechanism for the financial assurance of developing the competitiveness potential of car-building enterprises, which involves the formation of a co-financing fund, determines the sources and instruments for financing projects and programs of the development of car building enterprises. The main tasks and functions of the fund were disclosed, the technology of co-financing investment projects for the development of car-building enterprises was proposed.

It was proposed to intensify the processes of innovative modernization of car building enterprises organizing an Innovative and Integrated Transportation and Production Cluster as an environ for creating high-tech innovative car-building products for the needs of the railway industry. It was disclosed the organizational-component-functional model of the formation of an Innovation-integrated transport-production cluster, its purpose, tasks and principles were defined. It was determined that the use of this model would ensure the organizational and technological integrity of the process of production of high-tech car-building products within the inter-branch innovation-integrated environment.

The scientific approaches to determining the economic efficiency of cluster structures were investigated. This allowed drawing the conclusion that the expediency of considering the synergetic effect of the functioning of the cluster integration structures from the perspective of increasing the total value of enterprises in the cluster participating on the make an innovative and integrated environment. It was offered a methodical approach to an estimation of a level of development of competitiveness potential of the car building enterprises within the Innovative-integrated transport-production cluster, which was based on the definition of an integral indicator of the competitiveness potential growth of car building enterprises. It was noted that the use of the methodical approach would allow determining the benefits received by the enterprises in the cluster participating in the process of its development.

Keywords: car-building enterprises, railway transport, potential competitiveness, innovation and technological modernization, high-tech manufacturing, cluster, conceptual provisions, mechanism of financial engineering, methodical approach.

Обруч Ганна Володимирівна

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ВАГОНБУДІВНИХ
ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано за авторським оригіналом

Відповідальний за випуск

Н.С. Каличева

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

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