

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Панчишин Ярослав Михайлович

УДК: 656.078.8:658.7

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ В ІННОВАЦІЙНІЙ ЛОГІСТИЧНІЙ СИСТЕМІ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступеня

кандидата економічних наук

Харків – 2009

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 «12» лютого 2010 р. о 13⁰⁰ 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 « 11 » січня 2010 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Соціально-економічне піднесення України в значній мірі визначається прискореним розвитком транспортної системи у цілому та залізничного транспорту зокрема. В той час, коли розвинуті країни Європи використовують переваги загальноєвропейської транспортної системи, Україна дотепер не знайшла можливостей та не вирішила нагальні проблеми, які перешкоджають підвищенню конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень. Серед них - слабкий рівень інноваційності залізничного транспорту, кількісна та якісна невідповідність логістичної інфраструктури та логістичних технологій сучасним вимогам ринку. Вирішення цих проблем ускладнено фінансовим станом залізничного транспорту, погіршення якого відбулося внаслідок зменшення попиту на транспортні послуги. Необхідно вже зараз, використовуючи провідний світовий досвід, створити підґрунтя майбутнього покращення ситуації на залізничному транспорті. Шлях до цього один – активне створення та впровадження інновацій. У зв'язку з цим виникає об'єктивна необхідність дослідження питань формування інноваційної логістичної системи залізничного транспорту, що діє за принципами інноваційної логістики.

Теоретичній розробці питань, пов'язаних з процесом логістизації діяльності підприємств багато уваги приділяли О. О. Бакаєв, В. В. Вінников, В. Л. Дикань, Т. Г. Дудар, Р. Р. Ларіна, П. В. Нікітін, В. Є. Ніколайчук, А. І. Семененко, В. І. Сергеев, І. Г. Смирнов, О. М. Тридід, Л. В. Фролова та ін. Питання логістичної інтеграції, розбудови логістичних систем, їх обліку та аналізу розглядалися в працях вітчизняних та зарубіжних науковців, таких як: В. Н. Амітан, О. І. Амоша, В. І. Апатцев, С. Г. Галуза, Р. Р. Ларіна, М. А. Окландер, В. Я. Омельченко, В. І. Павлова, Т. О. Прокоф'єва, М. С. Пушкар та ін.

Проблемам підвищення ефективності та конкурентоспроможності підприємств присвячені праці С. Г. Галузи, В. Л. Диканя, О. С. Іванілова, Ю. Б. Іванова, В. А. Павлової, Л. О. Української, Р. А. Фатхутдинова та ін. Конкурентоспроможності залізничного транспорту присвячені дослідження М. В. Гненного, О. Г. Дейнеки, В. Л. Диканя, М. Д. Жердева, Г. М. Кірпи, Д. О. Ніколаєва, Л. О. Позднякової, В. Г. Шинкаренка та ін.

Разом з тим, деякі важливі теоретико-методологічні та прикладні аспекти забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту ще не дістали належного висвітлення. Залишаються недостатньо опрацьованими питання, що пов'язані з: реалізацією логістичної діяльності на інноваційній основі, формуванням інноваційного потоку, запровадженням основ інноваційної логістики та розбудови інноваційної логістичної системи залізничного транспорту. Вимагають подальшого доопрацювання: структура інноваційної логістичної системи залізничного транспорту, принципи, задачі та наслідки її

функціонування. Практичне значення та недостатнє теоретичне дослідження перелічених завдань і зумовили актуальність теми, мету та завдання дисертаційного дослідження.

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 темами "Залучення об'єктів підприємницької діяльності у сферу обслуговування транспортних коридорів" та "Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів", відповідає цілям та завданням, поставленим у Стратегії економічного та соціального розвитку України на 2004-2015 роки "Шляхом європейської інтеграції", Програмі розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки, Комплексній програмі утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках, Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, Концепції Державної програми підвищення конкурентоспроможності національної економіки на 2007-2015 роки.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є теоретичне обґрунтування ролі інноваційної логістики в забезпеченні конкурентоспроможності залізничного транспорту та розробка практичних рекомендацій щодо розбудови інноваційної логістичної системи залізничного транспорту.

Досягнення цієї мети обумовило необхідність вирішення наступних завдань:

- дослідити підходи до логістики та її роль в забезпеченні конкурентоспроможності суб'єктів господарювання;
- розкрити сутність інноваційної логістики;
- проаналізувати вітчизняний ринок логістичних послуг;
- вивчити сучасні проблеми та встановити причини відсутності системного характеру інноваційної діяльності залізничного транспорту;
- розробити основи інноваційної логістики на залізничному транспорті: розкрити об'єкти, суб'єкти, інструменти, наслідки;
- дослідити конкурентоспроможність залізничного транспорту з точки зору конкурентних переваг та конкурентоспроможності перевезень, а також встановити як впливає на неї використання інноваційної логістики;
- виявити сутність логістичної інтеграції та її значення при формуванні логістичних систем, а також запропонувати послідовність створення та визначення результатів логістичного інтеграційного об'єднання;
- запропонувати склад інноваційної логістичної системи залізничного транспорту, визначити завдання кожної підсистеми та модель її функціонування;
- запропонувати критерії оцінки ефективності функціонування інноваційної логістичної системи.

Об'єкт дослідження – процес логістичного та інноваційного розвитку залізничного транспорту.

Предмет дослідження – теоретичні положення й методичні підходи щодо розбудови інноваційної логістичної системи як основи забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Методи дослідження. Теоретичною та методологічною основою дослідження є наукові праці та методичні розробки провідних вітчизняних і зарубіжних вчених з проблем логістики, логістичної та інноваційної діяльності, конкурентоспроможності підприємств, функціонування логістичних систем. Нормативну й інформаційну базу дослідження утворили Закони України та постанови КМУ, офіційні статистичні публікації Державного комітету статистики, матеріали Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Для досягнення поставлених у дисертації завдань використовувалися такі методи дослідження: *логічний та історичний підхід* – для пізнання економічних явищ; *теоретичного узагальнення, аналізу та синтезу* – для узагальнення та уточнення понять «логістика», «інноваційна логістика», «інноваційна логістична система» та обґрунтування специфіки інноваційної логістики на залізничному транспорті; *системний підхід* – для обґрунтування концептуальних напрямків підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, визначення складу інноваційної логістичної системи, принципів функціонування та завдань підсистем; *статистичного аналізу* – для аналізу інноваційної діяльності залізничного транспорту; *економіко-математичного моделювання* – для оцінки ефективності функціонування інноваційної логістичної системи; *графічний* – для оформлення висновків проведених досліджень; *групувань, структуризації цілей* – при розробці концептуального підходу до вирішення проблем інноваційного та логістичного розвитку залізничного транспорту.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у розробці організаційно-методичних основ забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту на основі поєднання інноваційної та логістичної діяльності в межах інноваційної логістичної системи.

До основних наукових результатів, які становлять особистий здобуток дисертанта, належать такі:

вперше:

- сформовано концепцію створення інноваційної логістичної системи залізничного транспорту, що розкриває зміст стимулюючих факторів, встановлює перелік підсистем, їх завдання та взаємозв'язок, результати функціонування, що в сукупності спрямовано на забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту та підприємств інших галузей економіки України та передбачає поєднання їх логістичної та інноваційної діяльності;

- розроблено теоретичні основи інноваційної логістики на залізничному транспорті з встановленням цілей, завдань, об'єктів, суб'єктів, принципів, інструментів та наслідків, що враховують проблеми інноваційного та логістичного розвитку та необхідність їх вирішення;

удосконалено:

– сутність понять:

«логістика», яка, на відміну від існуючих тлумачень, розкриває її наукове та прикладне значення, вказує на формування потокових процесів тільки у разі взаємодії суб'єктів господарських відносин, на її економічні та соціальні наслідки;

«інноваційна логістика», що одночасно розглянута як науковий напрямок, що пов'язаний з розробкою основ управління потоковими процесами, підвищенням їх ефективності на основі інновацій, та як інструмент, що здатний забезпечити раціональну організацію інноваційних потоків з метою ефективної діяльності суб'єктів господарювання;

«інноваційний потік», що розкриває існування потоку тільки при взаємодії суб'єктів інноваційної логістики; встановлює не хаотичне, а організоване переміщення інноваційних ресурсів; враховує обмеженість інноваційного потоку в часі та просторі; визначає зміну форми інноваційних ресурсів під час переміщення;

– класифікацію логістики за ресурсною ознакою за рахунок включення інвестиційної та інноваційної логістики та класифікацію інноваційного потоку за ознаками: відношенням до логістичної системи, напрямками руху та зв'язків, ступеню відкритості;

– підхід до конкурентоспроможності залізничного транспорту, що, на відміну від існуючих, враховує конкурентоспроможність послуг (вантажні, пасажирські перевезення) та наявність стійких конкурентних переваг, в основі формування яких знаходяться природні, технічні, технологічні, економічні фактори та перспективи перетворень потенційних можливостей;

– методичний підхід щодо оцінки ефективності функціонування інноваційної логістичної системи, що проводиться за підсумком логістичного та інноваційного процесів та за показником сукупного інтегрального ефекту від розвитку транспорту та інших галузей економіки, та модель оптимального часу інновацій, що враховує час акумулювання інформації, формування ідеї, взаємодії (узгодження, просування), впровадження та зворотного зв'язку;

дістало подальшого розвитку:

– теоретичні засади логістичної інтеграції при формуванні логістичної системи, які, на відміну від існуючих, включають відносини самостійних підприємств, що пов'язані з інноваційним розвитком логістичного процесу та об'єднанням знань, які знаходяться в основі формування інноваційних потоків.

Практичне значення отриманих результатів полягає в розробці напрямків підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту та підприємств інших галузей економіки за умови створення інноваційної логістичної системи, яка дозволить: збільшити транзитний потенціал транспортної системи України у цілому та залізничної транспортної системи зокрема; створити передумови розвитку економіки України; створити умови, що дозволять розглядати Україну як потенційного учасника європейської транспортної системи; забезпечити привабливість вітчизняної залізничної

транспортної системи для інвесторів (внутрішніх та зовнішніх); збільшити доходні бюджетні надходження та можливість отримання державних гарантій щодо здійснення інвестиційних проектів на залізничному транспорті.

Наукові розробки, що є результатом дисертаційної роботи, знайшли практичне застосування в діяльності ТОВ Науково-виробниче підприємство «Квазар Комплекс» при розробці сценаріїв формування основ сталого розвитку підприємства (довідка № 12/15-415 від 18.08. 2009 р.). Практичні результати наукових досліджень отримали позитивну оцінку представників ТОВ «ДКБМ» Завод ТРАНСЕЛЕКРОМАШ» і використовуються при встановленні напрямків підвищення конкурентоспроможності підприємства, а також при виборі найбільш перспективних напрямків його інноваційного та логістичного розвитку (довідка № 155/4 від 10.08. 2009 р.). Позитивну оцінку отриманих результатів дисертаційного дослідження надала Дирекція будівництва метрополітену (структурного підрозділу КП «Київський метрополітен»), яка використовує їх при формуванні стратегічних напрямків розвитку (довідка № 24-1/007 від 28.07. 2009 р.).

Окремі положення дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі Інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін "Економіка залізничного транспорту", "Економіка підприємств", «Логістика» (довідка від 24 червня 2009 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаною, завершеною роботою. Опубліковані одноосібно наукові праці містять ті положення, висновки й пропозиції, які сформульовані автором і відображають його внесок у дослідження проблеми. У наукових працях, виконаних у співавторстві, за списком опублікованих праць автор опрацював особисто: у роботі [4] - розроблено основи логістичної інтеграції, визначено підсистеми логістичної системи та сформовано теоретичні основи формування логістичних інтеграційних об'єднань; у роботі [7] – встановлено коло завдань, що є предметом діяльності Консорціуму (міжнародної організації, що займатиметься питаннями створення та впровадження торгово-транспортної мережі).

Апробація результатів дисертації. Основні теоретичні положення й науково-практичні результати дослідження доповідалися і були схвалені на 4 міжнародних науково-практичних конференціях, у тому числі: III міжнар. наук.-практ. конф. "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи" (4-10 червня 2007 р. Коктебель), IV міжнар. наук.-практ. конф. "Научная мысль информационного века - 2009" (07-15 березня 2009 р., Пшемисль), V міжнар. наук.-практ. конф. "Эффективные инструменты современных наук - 2009" (27 квітня – 05 травня 2009 р., Прага), V міжнар. наук.-практ. конф. "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи" (1-6 червня 2009 р., Коктебель).

Публікації. Результати дослідження опубліковано в 10 працях, з яких 6 наукових статей надруковано в наукових виданнях, визнаних ВАК фаховими з

економічних наук. Загальний обсяг публікацій складає 2,65 друк. арк., з них особисто автору належить 2,52 друк. арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Повний обсяг роботи складає 185 сторінок комп'ютерного тексту, в тому числі основний текст займає 162 сторінки. Матеріали дисертації проілюстровано 26 рисунками, 7 таблицями та містять 5 додатків. Список використаних джерел налічує 165 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У *вступі* обґрунтовано вибір теми та її актуальність, визначено мету, завдання, 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 створення та функціонування логістичних систем**" – розкрито сутність логістики та її роль в підвищенні конкурентоспроможності суб'єктів господарювання, встановлено роль інновацій у формуванні та організації переміщення матеріального та інших супроводжуючих його потоків, визначено сутність та цілі інноваційної логістики (ІЛ), проведено аналіз вітчизняного ринку логістичних послуг.

Місце транспортної системи України на конкурентному ринку транзитних перевезень обумовлюється розвитком логістики, яка розглядається як інтегрований базовий компонент, що визначає швидкість, якість та взаємодію усіх бізнес-процесів, мета яких - збільшення транзитних можливостей України.

Під логістикою слід розуміти науку про формування системи ефективних взаємовідносин суб'єктів економіки країни між собою та з суб'єктами інших країн, в основі якої знаходиться поєднання у просторі та часі їх матеріальних, фінансових, інформаційних, кадрових, сервісних, інноваційних потоків та функцій, що виконуються ними, з метою забезпечення економічної та соціальної ефективності, підвищення конкурентоспроможності на мікро-, мега- та макрорівнях.

У дисертації встановлено недосконалість існуючих на практиці класифікацій логістики. Вони не враховують такий її вид як ІЛ, яка характеризується нерозривним існуванням інновацій, фінансів та інформації. Враховуючи особливості ІЛ, її цілями визначено: оптимізацію витрат на інноваційні розробки, максимізацію доходності інновацій, задоволення потреб ринку у інноваціях, прискорення процесу впровадження інновацій, застосування інновацій у необхідний час та в момент виникнення потреби в них.

Обґрунтовано, що використання переваг ІЛ пов'язано зі створенням інноваційних логістичних систем, об'єктивна необхідність функціонування яких зумовлюється складністю, різноманітністю задач, які необхідно вирішувати суб'єктам господарювання в процесі своєї діяльності, та з тенденціями, що існують в міжнародній практиці. На основі дослідження наукової категорії

«логістична система» встановлено, що вона є економічною системою, що формується з декількох підсистем та має високі адаптивні властивості.

З метою встановлення актуальності питання розвитку інноваційних логістичних систем проведено аналіз ринку логістичних послуг в Україні. В результаті виявлена невідповідність їх пропозиції попиту споживачів, та зроблено висновок про необхідність здійснення змін.

У другому розділі - "Роль та місце інноваційної логістики в забезпеченні конкурентоспроможності залізничного транспорту" – проведено аналіз сучасного стану залізничного транспорту як елементу транспортної підсистеми логістичної системи, результати якого підтвердили відсутність системного характеру інноваційної діяльності; запропоновано визначення поняття «інноваційний потік» та його класифікацію; розроблено концепцію ІЛ на залізничному транспорті та удосконалено теоретичний підхід до його конкурентоспроможності.

Теперішнє становище залізничного транспорту характеризується поступовою втратою статусу основного перевізника, що спричинено скороченням обсягів промислового виробництва та переміщенням вантажопотоків на інші види транспорту, зокрема автомобільний. В результаті суттєво знизилася можливість фінансування оновлення техніко-технологічної бази залізничного транспорту. Спостерігається погіршення інноваційної діяльності, відсутність системного характеру здійснення. Це підтверджується:

1) наявністю ієрархічної системи управління інноваційною діяльністю, що ускладнює пряме включення структурних підрозділів до здійснення інноваційного процесу;

2) недостатнім зв'язком відновлювальних процесів з науково-технічним прогресом, що призводить до тиражування морально-застарілої техніки та технологій;

3) уповільненням впровадження передового досвіду, що підтверджується невідповідністю основних фондів залізничного транспорту (рухомого складу, засобів зв'язку та ін.) міжнародним стандартам;

4) недостатньою розвиненістю експериментальної бази досліджень, що ускладнює процес випробувань нової техніки та виправлення недоліків нової конструкції;

5) недостатньою фінансовою підтримкою інноваційної діяльності;

6) відсутністю єдиної інформаційної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі тощо.

В зв'язку з цим автор дослідження бачить два діаметрально протилежні шляхи виходу залізничного транспорту на рівень розвитку, що відповідає європейським вимогам. Перший пов'язаний з застосуванням вже відомих інноваційних ідей та розробок, тобто постійне «інноваційне очікування», що гальмує інноваційний розвиток вітчизняного залізничного транспорту. Другий (пріоритетний) передбачає активну інноваційну діяльність, розбудову науково-інноваційну сфери, співпрацю з підприємствами машинобудування, тобто здійснення «інноваційного вибуху», що в найкоротший термін підвищить

інноваційність залізничної галузі.

Розробка теоретичних засад ІЛ встановила необхідність визначення її суб'єктів, об'єктів, інструментів та наслідків (рис. 1).

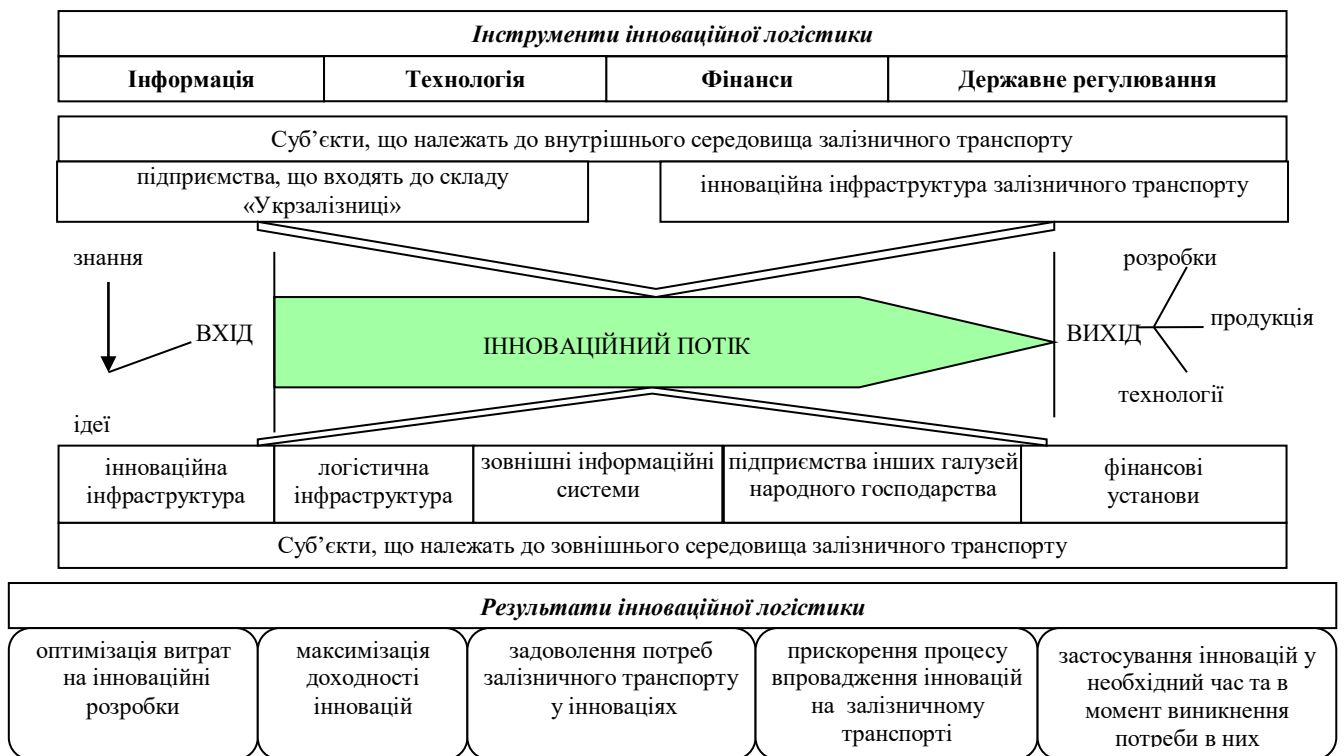


Рис. 1. Концепція інноваційної логістики на залізничному транспорті

Об'єктом ІЛ встановлено інноваційний потік (ІП) як раціонально організоване переміщення інноваційних ресурсів між економічними суб'єктами у відповідному часовому інтервалі та просторі зі зміною форми (від нематеріалізованої до матеріалізованої) по ходу переміщення та виготовлення інноваційного продукту для споживання кінцевим споживачем. Відмінність між зовнішніми та внутрішніми ІП пов'язана зі зміною власника на вході та на виході; між прямими та зворотніми - з джерелами формування знань, які знаходяться в основі інноваційних ідей; відкритими та закритими – зі ступенем відкритості інноваційних ресурсів для всіх суб'єктів логістичної системи; горизонтальними та вертикальними – з характером зв'язків між суб'єктами ІЛ. Доведено, що ІП неможливий без матеріального, інформаційного, фінансового та сервісного потоків, які уможливають та супроводжують його.

Сформовано результати ІЛ: 1) перерозподіл робіт, що входять до компетенції ІЛ, між тими суб'єктами, які мають можливість та досвід щодо їх виконання; 2) використання результатів інноваційної діяльності за напрямками, де досягається найбільший ефект; 3) розподіл ризику між суб'єктами, що призводить до його зменшення; 4) розподіл фінансового навантаження між суб'єктами ІЛ; 5) можливість контролювати та вносити зміни та доповнення в інноваційний проект на будь-якому етапі просування; 6) посилення інноваційного сектору залізничного транспорту за рахунок об'єднання інноваційного потенціалу суб'єктів ІЛ; 7)

зменшення часу розробок та часу впровадження інновацій; 8) зменшення вартості інноваційних розробок за рахунок скорочення втрат часу; 9) покращення інформатизації, що скорочує витрати на пошук необхідних даних; 10) підвищення конкурентних переваг суб'єктів ІЛ за рахунок своєчасності впровадження інновацій (в момент виникнення потреби); 11) підвищення ефективності логістичних процесів за рахунок інновацій.

В основі ефективної діяльності залізничного транспорту знаходиться тріада: знання – інформація – інновації, найбільш повне використання потенціалу яких можливе при об'єднанні зусиль, фінансових коштів та функцій суб'єктів в межах ІЛС, яка включає необхідні підсистеми для обслуговування ІП. Це дозволить зменшити тривалість перетворення знання в інновації, покращити якість ІП за рахунок об'єднання зусиль з початку його формування (на вході), оперативно реагувати на зміни та перепони на шляху ІП, зменшити витрати на формування та обслуговування ІП, стимулювати формування нових ІП. Основними технічними засобами взаємодії учасників ІЛС визначено базу ідей і проектів та інтерактивну інформаційну комп'ютерну систему.

В роботі акцентовано увагу на конкурентоспроможності залізничного транспорту на внутрішньому та зовнішньому ринках перевезень, що розкривається через відповідність головним вимогам загальноєвропейської залізничної системи: швидкості, інтермодальності та інтеропераційності. На рис. 2. наведено чинники, фактори та принципи конкурентоспроможності перевезень залізничним транспортом.

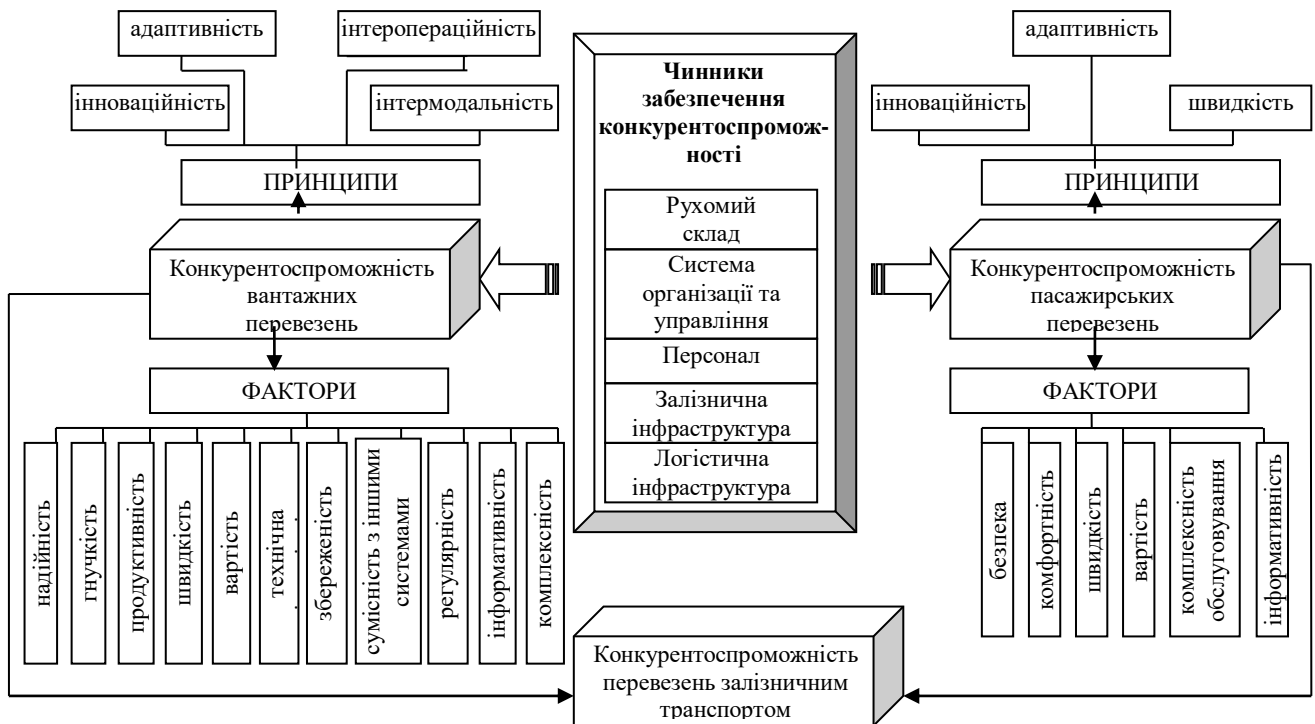


Рис. 2. Чинники, фактори та принципи конкурентоспроможності перевезень залізничним транспортом

Доведено, що конкурентоспроможність залізничного транспорту

забезпечується сукупністю конкурентних переваг. При цьому необхідно звернути увагу на потенційні можливості залізничного транспорту, які, при створенні сприятливих умов, можуть увійти до переліку конкурентних переваг (рис. 3). Такими умовами є: державне регулювання, фінансове забезпечення, розвиненість інформаційного сектору, організація спільних дій з постачальниками продукції та споживачами послуг, зацікавленість керівництва залізничного транспорту в інноваційному розвитку галузі у цілому та структурних підрозділів зокрема.

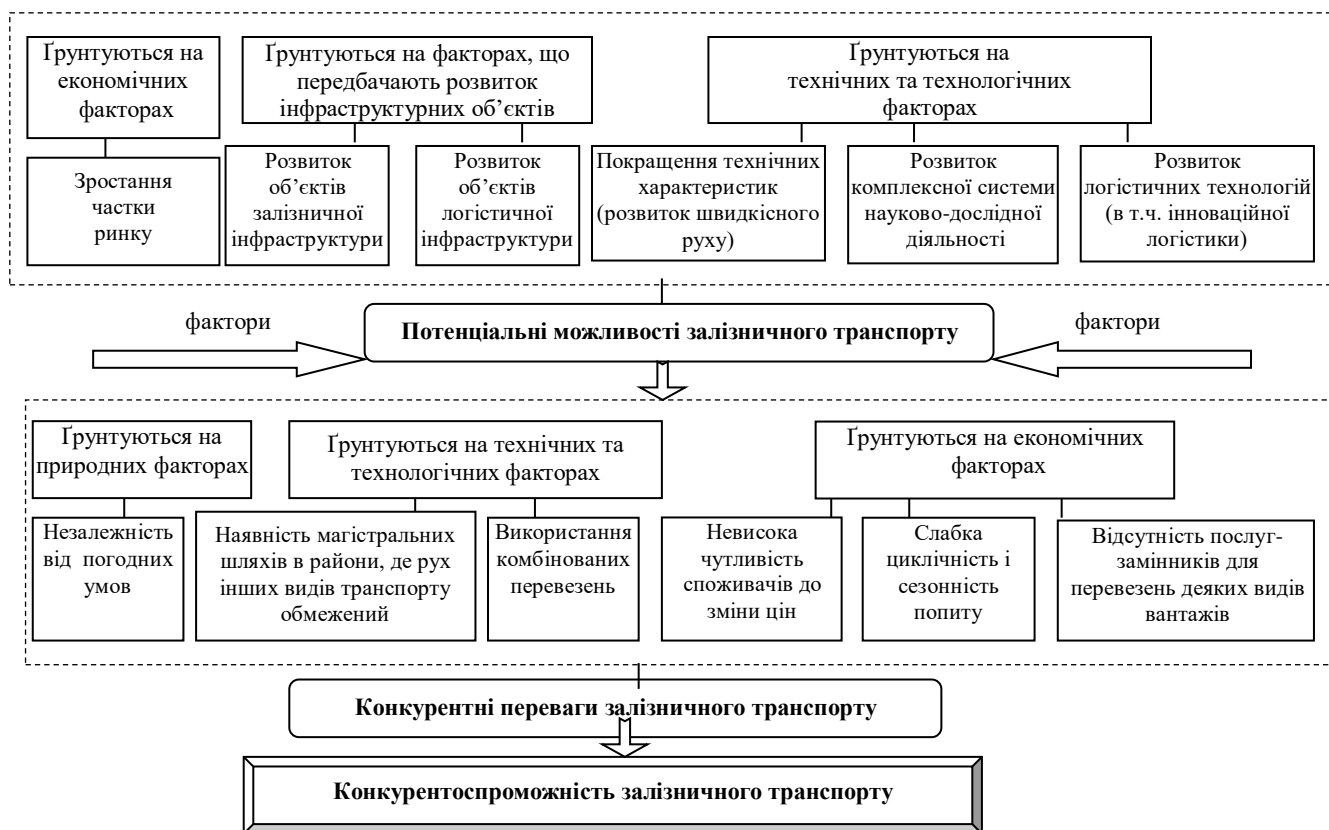


Рис. 3. Конкурентні переваги та потенційні можливості залізничного транспорту

У третьому розділі - "Організаційно-економічні основи ефективного функціонування інноваційної логістичної системи залізничного транспорту"

— розглянуто теоретичні основи логістичної інтеграції, сформовано методологічний підхід щодо створення та визначення результатів логістичного інтеграційного об'єднання, розроблено методологічні основи формування інноваційної логістичної системи залізничного транспорту (ІЛСЗТ), запропоновано склад та модель взаємодії її підсистем, сформовано методичний підхід до оцінки ефективності функціонування ІЛСЗТ.

В теперішній час інтеграційні форми взаємодії поширюються на сферу логістики та пов'язані з формуванням та обслуговуванням логістичних потоків. Принципово новою ознакою логістичної інтеграції пропонується визначити відносини самостійних підприємств щодо спільного вирішення задач інноваційного розвитку логістичного процесу та об'єднання знань, які знаходяться в основі формування інноваційних потоків.

В роботі підкреслено, що інтеграційні зв'язки існують між підсистемами логістичної системи, знаходяться в основі формування кожної підсистеми, а також присутні у взаємозв'язку підсистем та логістичної системи у цілому із зовнішнім середовищем (рис. 4).

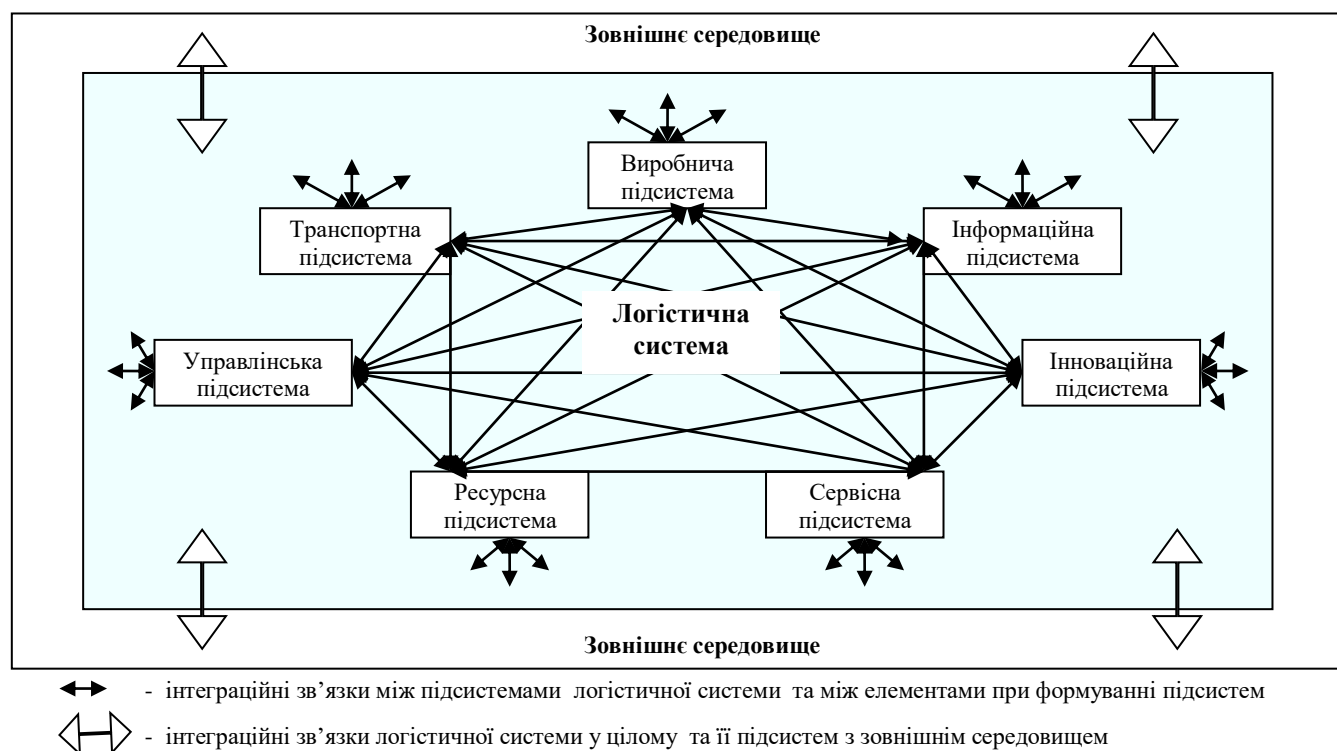


Рис. 4. Схема інтеграційних зв'язків підсистем логістичної системи

Кожна підсистема логістичної системи формується поєднанням функцій суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність в одному з сегментів (транспортуювання, фінансова, виробнича, інформаційна, інноваційна діяльність та ін.). Ось чому зроблено висновок про створення логістичних інтеграційних об'єднань (ЛІО) як сукупності суб'єктів господарювання, що об'єднуються для реалізації функцій певної підсистеми. Етапами формування (ЛІО) встановлено: 1) аналіз господарської діяльності підприємств-учасників та моніторинг зовнішнього середовища, що дає підстави визначити пріоритетні напрямки подальшого розвитку; 2) формування цілей та задач, вирішення яких залежить від ефективності взаємодії суб'єктів в межах ЛІО; 3) розробка критеріїв ефективності логістичної інтеграції, що дає підстави для вибору учасників ЛІО; 4) розробка варіантів сценаріїв реалізації взаємодії в рамках ЛІО та вибір найкращого з запропонованих на основі критерію ефективності; 5) організація взаємодії суб'єктів ЛІО; 6) управління і контроль над діяльністю суб'єктів ЛІО; 7) оцінка ефективності функціонування ЛІО.

Виявлено, що інноваційна логістична система передбачає активне застосування основ ІІ та складається з сукупності підсистем, зв'язки між якими та між їх елементами будуються на інноваційній основі. У цьому контексті зазначено, що об'єктивна необхідність розбудови ІЛСЗТ пов'язана з вирішенням проблем інноваційного розвитку залізничної галузі та логістизації діяльності її

складових. Це дало змогу розробити концептуальний підхід до вирішення проблем інноваційно-логістичного розвитку залізничного транспорту (рис. 5).

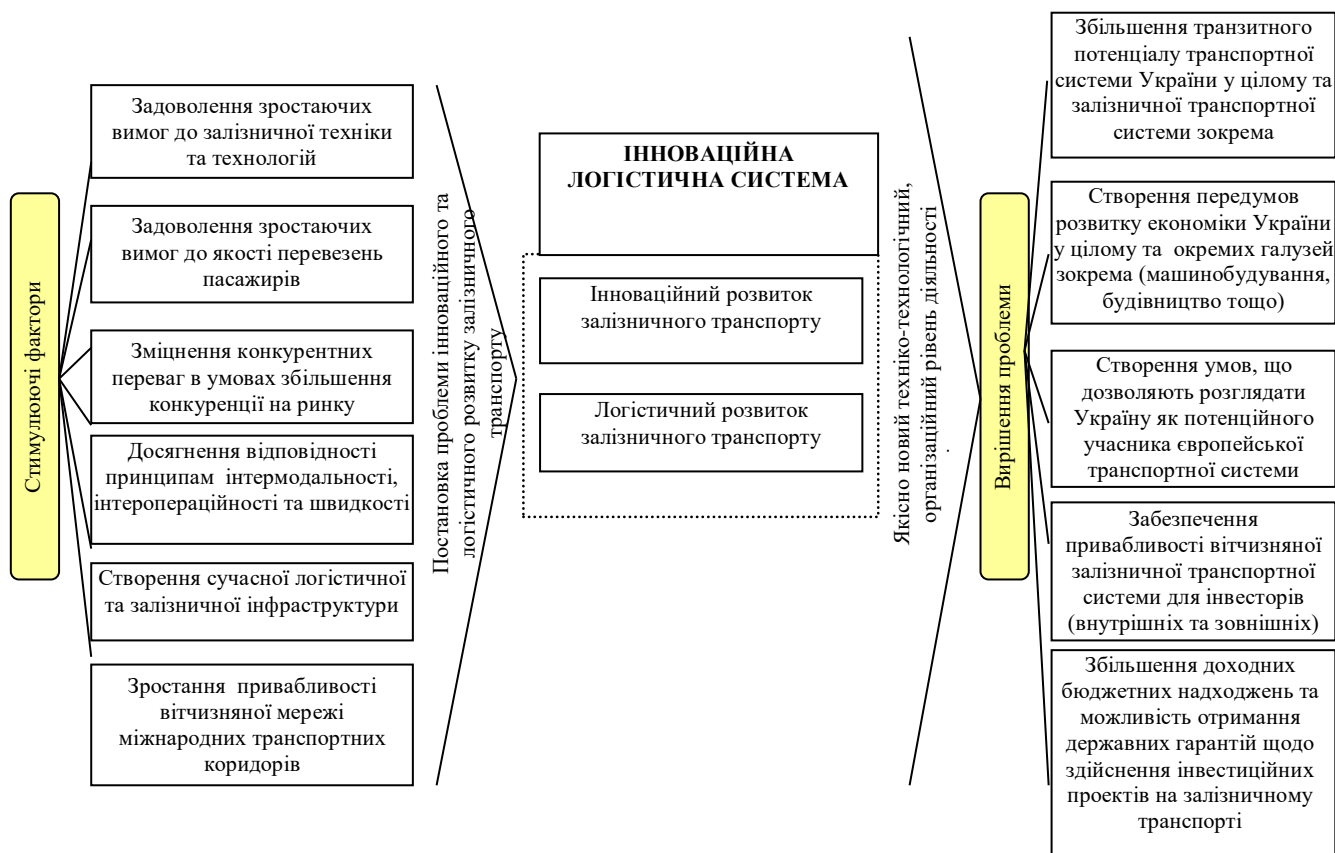


Рис. 5. Концептуальний підхід до вирішення проблем інноваційного та логістичного розвитку залізничного транспорту

У роботі обґрунтовано, що основу ІЛСЗТ складають виробнича та транспортна підсистеми, завдання яких розкрито на рис. 6.

Створення ІЛС залізничного транспорту залежить від: 1) державної підтримки перетворень у інноваційній сфері залізничної галузі, що передбачає законодавчо-нормативну та фінансову підтримку інноваційного розвитку як самого залізничного транспорту, так і тих галузей, які забезпечують його інтенсивний розвиток; 2) зацікавлення суб'єктів ринку у інноваційному та логістичному розвитку як своєї діяльності, так і залізничного транспорту; 3) знаходження точок перетинання спільних інтересів транспорту, промисловості, інвесторів та підприємств, які належать до таких видів діяльності, як страхування, фінанси, консалтинг, торгівля, перевезення, зберігання та ін.; 4) розуміння необхідності об'єднання зусиль на шляху протистояння негативним наслідкам економічної кризи; 5) запровадження та нормативно-правова підтримка ринкових механізмів фінансування інновацій на залізничному транспорті та активізація процесів комерціалізації інноваційної діяльності; 6) удосконалення систем інформаційних та телекомунікаційних зв'язків для поєднання суб'єктів усіх підсистем ІЛС; 7) створення системи підготовки висококваліфікованих кадрів в галузях логістики та інновацій.

У дисертаційному дослідженні розглянуто питання ефективності

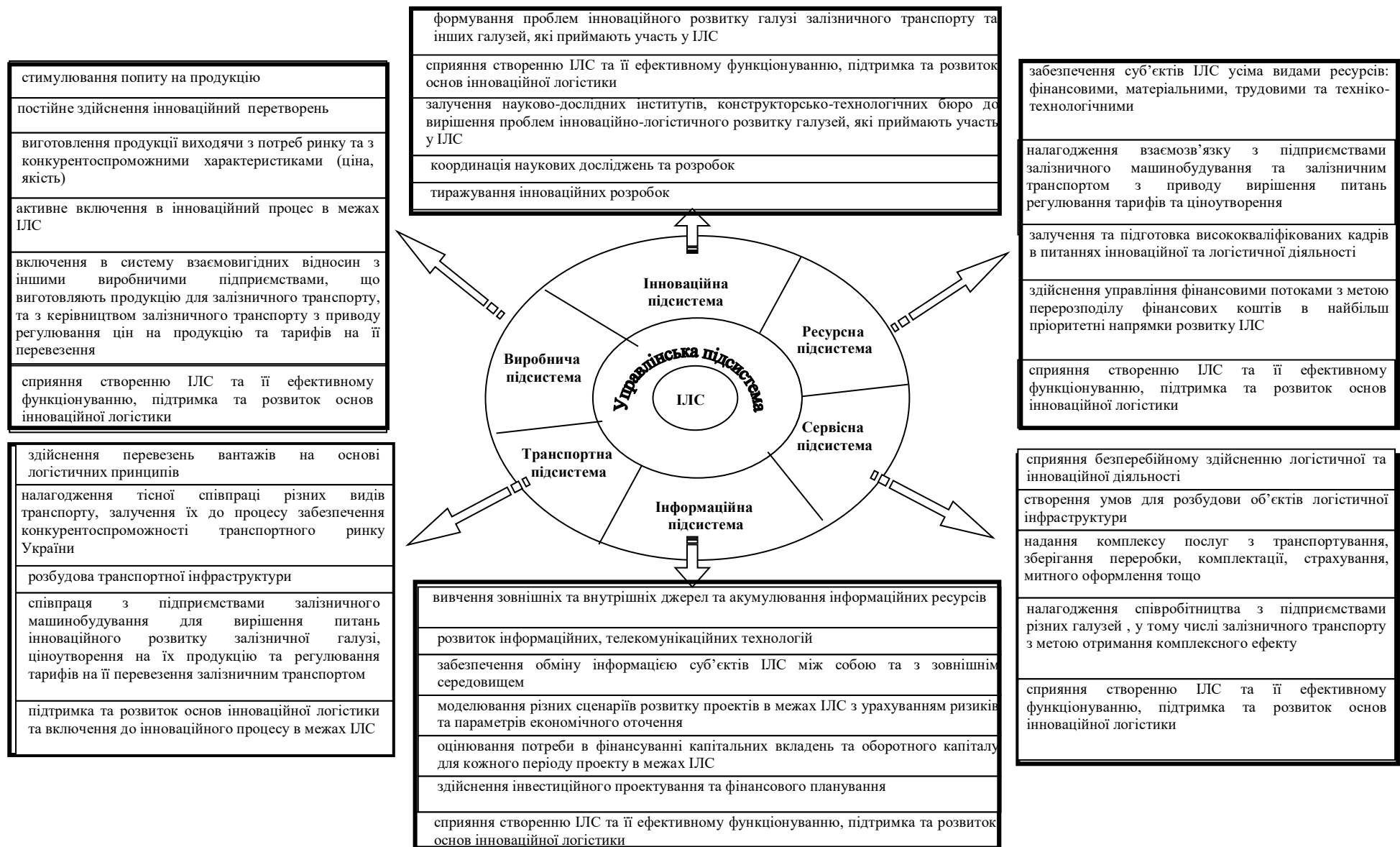


Рис. 6. Основні завдання підсистем ІЛСЗТ щодо забезпечення інноваційного та логістичного розвитку залізничного транспорту та інших підприємств, які входять до її складу

функціонування ІЛС залізничного транспорту та запропоновано її оцінку виконувати:

1) за підсумком логістичного процесу, результативність якого визначається показниками, що характеризують прискорення оберненості оборотних засобів;

2) за підсумком інноваційного процесу, результативність якого визначається показниками, що характеризують активність суб'єктів інноваційної діяльності (створення інноваційних об'єктів на одиницю інвестиційних ресурсів або на одиницю часу);

3) використовуючи показник сукупного інтегрального ефекту від розвитку транспорту та інших галузей економіки, що розраховується як різниця між інтегральним приростом кінцевого корисного ефекту, який буде отриманий в економіці в результаті розвитку ІЛС, та сумарними капітальними вкладеннями, які викликали цей приріст за період, що оцінюється:

$$E_i = \sum_{t=1}^{t-T} \sum_{j_m} \Delta E_{jt}^{ILC} - \sum_{t=(1-L)}^{t-(T-L)} K_{jt}^{ILC}, \quad (1)$$

де T - період, за який визначається ефект;

M - кількість галузей, що беруть участь у функціонуванні ІЛС;

L - лаг капітальних вкладень;

ΔE_{jt}^{ILC} - інтегральний приріст кінцевого корисного ефекту, який буде отриманий в економіці в результаті розвитку ІЛС;

K_{jt}^{ILC} - сумарні капітальні вкладеннями, які викликали приріст за період, що оцінюється.

В дисертаційній роботі зазначено, що ефективність функціонування ІЛСЗТ залежить від ефективності здійснення інноваційної логістики, яка визначається часом можливого впровадження інновації та ступенем задоволеності споживача інновації. Оптимальний час інновації запропоновано розглядати як:

$$T_{ion} = t_{ak} + t_{фор} + t_{вз} + t_{ен} + t_3 \rightarrow \min, \quad (2)$$

де t_{ak} - час акумулювання інформації;

$t_{фор}$ - час формування ідеї;

$t_{вз}$ - час взаємодії (узгодження, просування);

$t_{ен}$ - час впровадження;

t_3 - час зворотного зв'язку.

Вузьким місцем в моделі ефективності інноваційної логістики є час

взаємодії, на який можна впливати здійснюючи діяльність в межах ІЛС. Швидкість впровадження інновацій дозволяє зміцнити конкурентні переваги та оперативно реагувати на зміни.

ВИСНОВКИ

Одержані в дисертаційному дослідженні результати в сукупності вирішують важливе науково-практичне завдання – подальший розвиток теоретичних положень та комплексного організаційно-методичного забезпечення створення інноваційного та логістичного сектору залізничного транспорту, що базується на поєднанні його інтересів з іншими галузями економіки в межах інноваційної логістичної системи.

Основні висновки та результати, одержані в ході дослідження, зводяться до такого:

1. На основі проведено аналізу підходів до логістики виявлено, що більш доцільно розглядати логістику як науку. Це дозволило сформулювати її об'єкт, предмет, розглянути принципи та методи. З урахуванням позитивного досвіду застосування логістики в діяльності суб'єктів господарювання визначено її роль у підвищенні конкурентоспроможності підприємств та їх об'єднань. Встановлено, що вона впливає на такі показники їх діяльності як: оборотність оборотних засобів, якість продукції та послуг, пропускна спроможність виробничих потужностей, швидкість реакції на зміни попиту, рівень логістичного сервісу, продуктивність праці персоналу, собівартість перевезень, зберігання, переробки товарно-матеріальних цінностей, безпеку їх просування, час реалізації транспортних послуг та ін. Запропоновано удосконалити класифікацію логістики за ресурсною ознакою за рахунок включення інноваційної логістики.

2. Встановивши, що інновації є ядром логістичного процесу, визначено, що вони не тільки супроводжують процес управління поточними процесами, знаходяться в основі їх формування та споживання, але й розглядаються як потік поряд з ресурсним, фінансовим, кадровим, інформаційним, сервісним. В процесі пошуку напрямків поліпшення інноваційного та логістичного розвитку залізничного транспорту розглянуто інноваційну логістику. Надано визначення інноваційного потоку, запропоновано його класифікацію.

3. Основною проблемою вітчизняного ринку логістичних послуг окреслено обмеженість переліку послуг, які надаються та зміст яких полягає у транспортуванні, обробці та складуванні продукції, митному оформленні, наданні інформаційних послуг. Проте інші послуги розвиваються недостатньо. До їх переліку додано інноваційну логістику, яка дозволить, по-перше, збільшити зацікавленість споживачів до розвитку логістики як до ефективного інструментарію ведення бізнесу, в основі якого знаходяться прогресивні інноваційні рішення; по-друге, підвищити конкурентоспроможність української економіки на міжнародних ринках.

4. З'ясовано, що одним з негативних чинників, що впливають на роботу

залізничної галузі, є її зростаюче технічне та технологічне відставання. Воно стримує економічний розвиток країни, її європейську інтеграцію та призводить до незадовільного рівня транспортного обслуговування, зменшує швидкість просування вантажів, збільшує залежність зовнішньої торгівлі України від іноземного транспорту, призводить до втрати конкурентоспроможності вітчизняного транспорту, зростанню аварійності та екологічного навантаження. Доведено, що низький рівень інвестиційно-інноваційної діяльності залізничного транспорту пов'язаний з відсутністю її системного характеру.

5. Встановивши сутність інноваційної логістики, визначено її суб'єкти, об'єкт, цілі та результати. Суб'єктами запропоновано розглядати організаційні структури, функціями яких є формування ідей, розробка та впровадження інновацій, доведення їх до споживачів, споживання та використання у діяльності. Об'єктом встановлено інноваційний потік. Інструментами інноваційної логістики визначено: інформацію, фінанси, технологію та державне регулювання.

6. Визначено теоретичні положення конкурентоспроможності залізничного транспорту, яка залежить від: конкурентоспроможних послуг (вантажні та пасажирські перевезення), конкурентоспроможності логістичної та залізничної інфраструктури (якщо розглядається конкурентна боротьба за обсяги транзитних перевезень та залучення товарних потоків з інших видів транспорту) та наявності стійких конкурентних переваг. Сформовано фактори, принципи конкурентоспроможності вантажних та пасажирських перевезень. Удосконалено перелік конкурентних переваг та потенційних можливостей залізничного транспорту, до яких належить інноваційна логістика.

7. Дослідивши позитивні наслідки інтеграції, зроблено висновок про необхідність її застосування в галузі логістики та інновацій. Обґрунтовано, що логістична інтеграція розповсюджується, окрім іншого, на відносини самостійних підприємств, які пов'язані з інноваційним розвитком логістичного процесу та об'єднанням знань, що знаходяться в основі формування інноваційних потоків. Розроблено методичний підхід створення та визначення результатів логістичного інтеграційного об'єднання.

8. Розроблено теоретичні та методичні основи формування і функціонування інноваційної логістичної системи. Основними підсистемами встановлено: ресурсну, інформаційну, інноваційну, транспорту, виробничу, сервісну, управлінську. Сформовано завдання кожної з них та модель взаємодії. Визначено необхідні умови розбудови інноваційної логістичної системи.

9. Запропоновано підхід до оцінки ефективності функціонування ІЛС, який враховує результати інноваційного, логістичного процесів та сукупний інтегральний ефект від розвитку транспорту та інших галузей економіки. Розроблено модель оптимального часу інновацій.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- у наукових фахових виданнях:

1. Панчишин Я. М. Конкурентостійкість підприємств залізничного транспорту / Я. М. Панчишин // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2008. - № 24. – С. 184 – 188.
2. Панчишин Я. М. Методологічні основи управління конкурентоспроможністю підприємств / Я. М. Панчишин // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2009. - № 25. – С. 42 – 46.
3. Панчишин Я. М. Інноваційна логістика як засіб підвищення конкурентоспроможності / Я. М. Панчишин // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наукових праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2009. – Вип. 248. Т. VI. – С. 1276-1281.
4. Дикань В. Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем / В. Л. Дикань, Я. М. Панчишин // Вісник економіки транспорту і промисловості: зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2009. - № 26. – С.60–63.
5. Панчишин Я. М. Засади запровадження інноваційної логістики на залізничному транспорті / Я. М. Панчишин // Вісник Хмельницького національного університету – Хмельницький: ХНУ. – 2009. - №. 2. Т. 2: економічні науки. – С. 133 – 138.
6. Панчишин Я. М. Розбудова інноваційної логістичної системи залізничного транспорту / Я. М. Панчишин // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наукових праць. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2009. - Вип. 250. Т. III. - С. 566 – 572.

- в тезах доповідей на міжнародних конференціях:

7. Дикань В. Л. Становление и развитие транспортной системы путем создания торгово-транспортной сети «Door-to-door» / В. Л. Дикань, Я. М. Панчишин// Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи : III міжнар. наук.-практ. конф., 4-10 червня 2007 р.: тези доп. — Коктебель, 2007. - С. 68-70.
8. Панчишин Я. М. Місце логістики в забезпеченні ефективного функціонування суб'єктів господарювання / Я. М. Панчишин // Научная мысль информационного века - 2009: IV міжнар. наук.-практ. конф., 07-15 березня 2009 р. : тези доп., т. 5: економічні науки.— Пшемисль, 2009. — С. 14-16.
9. Панчишин Я. М. Особливості конкурентоспроможності залізничного транспорту/ Я. М. Панчишин // Эффективные инструменты современных наук - 2009: V міжнар. наук.-практ. конф., 27 квітня – 05 травня 2009 р.: тези доп., т. 6: економічні науки.— Прага. — С. 13-16.
10. Панчишин Я. М. Оцінка ефективності інноваційної логістичної системи / Я. М. Панчишин // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та

єдиної транспортної системи : V міжнар. наук.-практ. конф., 1-6 червня 2009 р.: тези доп. — Коктебель, 2009. - С. 86-87.

АНОТАЦІЯ

Панчишин Я. М. Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в інноваційній логістичній системі. - 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, 2009.

Дисертацію присвячено розробці організаційно-методичних основ забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту на основі поєднання інноваційної та логістичної діяльності в межах інноваційної логістичної системи.

У дисертаційній роботі досліджено підходи до логістики та встановлено її роль в забезпеченні конкурентоспроможності суб'єктів господарювання; сформовано сутність інноваційної логістики та місце інновацій у формуванні та організації переміщення матеріального та інших супроводжуючих його потоків; вивчено сучасні проблеми залізничного транспорту та окреслено причини відсутності системного характеру його інноваційної діяльності; розроблено основи інноваційної логістики на залізничному транспорті, розкрито конкурентоспроможність залізничного транспорту з боку конкурентних переваг та конкурентоспроможності перевезень та обґрунтовано роль інноваційної логістики у досягненні конкурентоспроможності залізничного транспорту; виявлено сутність та значення логістичної інтеграції у формуванні логістичних систем та запропоновано послідовність створення та визначення результатів логістичного інтеграційного об'єднання; розроблено склад інноваційної логістичної системи залізничного транспорту, визначено завдання кожної підсистеми та модель функціонування; запропоновано критерії оцінки ефективності функціонування інноваційної логістичної системи.

Ключові слова: логістика, інновація, інноваційна логістика, інноваційний потік, логістична система, інноваційна логістична система, логістична інтеграція, конкурентоспроможність, конкурентні переваги.

АННОТАЦИЯ

Панчишин Я. М. Обеспечение конкурентоспособности железнодорожного транспорта в инновационной логистической системе. - Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2009.

Диссертацию посвящено разработке организационно-методических основ обеспечения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на основе объединения инновационной и логистической деятельности в пределах инновационной логистической системы.

Проведено анализ теоретических подходов к логистике и сделано вывод про целесообразность ее рассмотрения как науки про формирование системы эффективных взаимоотношений между субъектами экономики страны и с субъектами других стран.

Проведено анализ современного состояния железнодорожного транспорта и сделано вывод, что ухудшающееся технико-технологическое состояние является следствием отсутствия системного характера инновационной деятельности. В результате сделано вывод о необходимости развития инновационной логистики. Она рассмотрена одновременно как научное направление, которое связано с разработкой основ управления потоковыми процессами, повышения их эффективности на основе инноваций, и как инструмент, который способен обеспечить рациональную организацию инновационных потоков с целью эффективной деятельности субъектов хозяйствования. Исходя из этого, рассмотрены субъекты, объект, цели и результаты инновационной логистики. Объектом определен инновационный поток, который является рационально организованным перемещением инновационных ресурсов между экономическими субъектами во времени и пространстве, которое сопровождается сменной формы по ходу перемещения и изготовлением инновационного продукта для потребления конечным потребителем.

Акцентировано внимание на конкурентоспособности железнодорожного транспорта на внутреннем и внешнем рынках перевозок. Определены предпосылки, факторы, принципы конкурентоспособности перевозок железнодорожным транспортом.

Не остались без внимания конкурентные преимущества и потенциальные возможности железнодорожного транспорта. Определено их перечень и условия, которые обеспечивают преобразование потенциальных возможностей в конкурентные преимущества. Это: государственное регулирование, финансовое обеспечение, развитие информационного сектора, организация совместных действий с поставщиками продукции и потребителями услуг, заинтересованность руководства железнодорожного транспорта в инновационном развитии отрасли в целом и структурных подразделений в частности.

В работе исследованы основы логистической интеграции. Определено, что интеграционные связи существуют как между подсистемами логистической системы, так и находятся в основе формирования каждой подсистемы, а также имеют место во взаимосвязи подсистем и логистической системы в целом с внешней средой. Так как каждая подсистема логистической системы формируется объединением функций субъектов хозяйствования, которые действуют в одном из сегментов, то сделано вывод про создание логистических интеграционных объединений. Предложена последовательность их создания и определения результатов деятельности.

Определено, что инновационная логистическая система – это совокупность подсистем, связи между которыми и между их элементами строятся на инновационной основе, то есть на активном использовании инноваций в обслуживании потоковых процессов, и которая предусматривает активное использование основ инновационной логистики. Разработки автора дали возможность определить состав подсистем инновационной логистической системы железнодорожного транспорта, их задания.

Наряду с этим автором предложен концептуальный подход к решению проблем инновационно-логистического развития железнодорожного транспорта, который отражает перечень стимулирующих факторов и результаты решения проблем.

В числе мероприятий, которые ускоряют инновационно-логистическое развитие железнодорожного транспорта, автор выделяет следующие: 1) государственную поддержку преобразований в инновационной сфере железнодорожной отрасли, что предусматривает законодательно-нормативную и финансовую поддержку инновационного развития как отрасли железнодорожного транспорта, так и других отраслей, которые обеспечивают его интенсивное развитие; 2) заинтересованность субъектов рынка в инновационном и логистическом развитии как своей деятельности, так и железнодорожного транспорта; 3) нахождение точек соприкосновения интересов транспорта, промышленности, инвесторов и предприятий, которые относятся к таким видам деятельности как: страхование, финансы, консалтинг, торговля, перевозки и другие; 4) понимание необходимости объединения усилий на пути преодоления негативных последствий экономического кризиса; 5) создание условий развития инновационной и логистической инфраструктуры инновационной логистической системы; 6) внедрение и нормативно-правовая поддержка рыночных механизмов финансирования инноваций на железнодорожном транспорте и активизация процессов коммерциализации инновационной деятельности; 7) усовершенствование систем информационных и телекоммуникационных связей; 8) создание системы подготовки высококвалифицированных кадров в областях логистики и инноваций.

Среди множества показателей оценки эффективности логистических систем оценку эффективности инновационной логистической системы предложено проводить: по результату логистического и инновационного процесса, а также по интегральному показателю совокупного эффекта от развития транспорта и других отраслей экономики.

Ключевые слова: логистика, инновация, инновационная логистика, инновационный поток, логистическая система, инновационная логистическая система, логистическая интеграция, конкурентоспособность, конкурентные преимущества.

ABSTRACT

Panchishin Y. M. Providing the railway transport competitiveness in the

innovative logistic system. - Manuscript.

Thesis for a PhD degree in Economic Sciences by specialty 08.00.03 – economics and national economy management. Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkiv, 2009.

This thesis covers the development of organisational and methodical principles of providing the railway transport competitiveness based on a combination of innovative and logistic activity within the innovative logistic system.

Logistics approaches have been studied in the thesis work and its role in providing competitiveness of the economic entities has been determined; the main point of innovative logistics and the place of innovations in forming and organizing movement of material and other attendant flows has been formed; today's problems of the railway transport have been studied and the reasons of lack of its innovative activity system features have been described; principles of innovative logistics for the railway transport have been worked out, the railway transport competitiveness regarding competitive advantages and transportation competitiveness has been expanded and the role of innovative logistics in achieving the railway transport competitiveness has been grounded; the main point and importance of logistic integration in forming logistic systems have been explored and a sequence of creating and defining the results of a logistic integration combination has been suggested; a structure of the innovative logistic system of the railway transport has been developed, the task of each subsystem and a functional model have been determined; criteria for assessment of the innovative logistic system efficiency have been suggested.

Key words: logistics, innovation, innovative logistics, innovative stream, logistic system, innovative logistic system, logistic integration, competitiveness, competitive advantages.

Панчишин Ярослав Михайлович

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ В ІННОВАЦІЙНІЙ ЛОГІСТИЧНІЙ СИСТЕМІ**

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.С. Каличева

Підписано до друку . .2009 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.
Зам. № . Безкоштовно.

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