

На жаль, на сьогоднішній день в галузі є поширеною практика іноземного співробітництва, за якої перевага надається придбанню продукції закордонного виробництва. Підтвердженням цього є співпраця ПАТ «Українська залізниця» з корейською компанією Hyundai та чеською Skoda в сфері оновлення локомотивного парку залізниць. В умовах наявності власної виробничої бази, що володіє високим інтелектуальним потенціалом такого роду співробітництво ще більше сприяє поглибленню структурної відсталості вітчизняної промисловості та подальшому зростанню імпоротної залежності економіки України.

Єдиним напрямком відновлення виробничого потенціалу української промисловості є перехід від імпортозаміщення до зростання обсягів споживання інноваційної продукції вітчизняного виробництва, що можливо забезпечити за рахунок формування індустріально-інноваційних центрів в галузі машинобудування.

Індустріально-інноваційний центр має стати таким інфраструктури, що забезпечуватиме генерування та акумулювання інноваційних розробок для потреб українських залізниць. Можливість генерування та акумулювання інновацій даним центром буде реалізовуватися за рахунок консолідації наразі технологічно розірваних ланок науково-дослідної та виробничої сфери, використання ними у власному виробництві світових технологій створення модулів, вузлів і агрегатів для випуску продукції залізничного призначення. Особлива роль в генеруванні інновацій належить конструкторським бюро та інтелектуальному потенціалу їх працівників, які на основі інформації про новітні світові розробки, призначені для залізниць, їх технічних параметрів і характеристик будуть забезпечувати створення інноваційної продукції для потреб українських залізниць. На основі сучасної інформаційної платформи, Індустріально-інноваційний центр реалізовуватиме функції й з підтримки попиту на вітчизняну високотехнологічну продукцію, формування пріоритетів та засад розвитку промислового виробництва в країні.

Отже, основою реалізації проектів розвитку залізничного транспорту України та єдиним ефективним шляхом відродження промислового комплексу є створення Індустріально-інноваційних центрів як середовища генерування і акумулювання інновацій для потреб українських залізниць. Створення такого роду центрів дозволить не лише модернізувати рухомий склад та

інфраструктуру залізниць, відновити їх транзитні можливості, але й стане імпульсом для відродження виробничого потенціалу української промисловості, забезпечивши:

- зміну структури промислового виробництва в бік збільшення частки високотехнологічних виробництв;

- зростання обсягів виробництва інноваційної продукції та її конкурентоспроможності на європейських високотехнологічних ринках;

- підвищення рівня використання виробничих потужностей промислових підприємств та формування стабільного ринкового попиту;

- активізацію процесів інноваційно-технологічної модернізації виробничої бази промисловості та підвищення якості її продукції.

Список використаних джерел

1. Кіндзерський Ю.В. Державна політика структурно-технічної модернізації промисловості [Текст]: дис. на здобуття наук. ступеня д.е.н.; спеціальність: 08.00.03 - економіка та управління національним господарством / Ю.В. Кіндзерський. – Київ, 2015. – 531 с.

2. Промисловість і промислова політика України 2013: актуальні тренди, виклики, можливості [Текст]: науково-аналітична доповідь / О.І. Амоша, В.П. Вишневський, Л.О. Збаразська та ін.; за заг. ред. В.П. Вишневського; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2014. – 200 с.

3. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: ukrstat.gov.ua. - Назва з екрана.

4. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua>. - Назва з екрана.

УДК 656.078.8(477)

УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ОСНОВІ СТВОРЕННЯ ІНТЕГРОВАНИХ БІЗНЕС СТРУКТУР

Дикань О.В., д.е.н., професор (УкрДУЗТ)

Сьогодні вітчизняні промислові підприємства залізничного транспорту знаходяться у скрутному фінансово-

економічному стані внаслідок скорочення попиту на їх продукцію та відповідно падіння обсягів виробництва. Причиною цього стали ряд ключових чинників: по-перше, макроекономічна нестабільність у державі і зміна векторів гео економічного розвитку, що призвели до втрати традиційних ринків збуту; по-друге, залізнична галузь України, що є головним внутрішнім споживачем і потребує оновлення виробничо-технологічної бази, знаходиться в стадії економічного спаду, що суттєво скорочує її купівельну спроможність; по-третє, наявність застарілих виробничих потужностей і відсутність інвестиційних ресурсів для їх кардинального оновлення спричинили скорочення можливостей промислових підприємств залізничного транспорту у сфері виготовлення інноваційної продукції; по-четверте, інтегрування у світовий фінансовий, промисловий і транспортний простір, а також інтенсифікація господарських зв'язків між країнами, сферами та галузями економіки визначили нові загрози для вітчизняних промислових підприємств залізничного транспорту через появу потужних конкурентів, що вже сьогодні присутні на вітчизняних ринках (Skoda, Hyundai Rotem, Siemens). За умов, що склалися, подолання наслідків кризових явищ у роботі промислових підприємств залізничного транспорту і перехід до стійкого зростання потребує переходу на нові методи управління конкурентоспроможністю, які базуються на використанні інтеграційних процесів в інноваційно-технологічній трансформації залізничної галузі.

Економічна інтеграція та створення інтегрованих бізнес-структур дозволить розв'язати проблеми структурних змін як в промислових підприємствах залізничного транспорту, так і залізничному транспорті в цілому, провести їх модернізацію, сформувати нові конкурентні переваги, потужну інноваційну систему залізничної галузі. Головними компонентами інтеграції повинні стати інноваційність, розвиток взаємодопомоги, поєднання кооперації з конкуренцією та поширення взаємобміну інформацією, знаннями, ноу-хау та патентами.

Інтеграційні процеси на промислових підприємствах залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання повинні ґрунтуватися на цілеспрямованому та безперервно керованому процесі консолідації виробничого, науково-технічного, технологічного, кадрового, інвестиційного, інтелектуального, споживчого та інших

потенціалів підприємств на основі єдності стратегічних цілей їх господарської діяльності, направлених на створення сприятливих умов забезпечення їх конкурентоспроможності. Формування інтегрованої бізнес-структури дозволить налагодити нові виробничо-технологічні зв'язки; здійснити структурну перебудову виробництва, яка неможлива без координації усіх ланок технологічного ланцюжка; забезпечити промислові підприємства залізничного транспорту інвестиційними ресурсами.

В якості зазначеної інтегрованої бізнес-структури пропонуємо створення Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру (ІО ПЛК), який сприятиме формуванню дослідно-виробничого середовища реалізації інноваційних проектів розвитку промислових підприємств залізничного транспорту.

За рахунок формування єдиного дослідно-виробничого середовища для генерації ідей, їх втілення в конструктивно досконалу інноваційну продукцію, створення можливостей для доступу його учасників до світових високотехнологічних розробок кластер активізує процеси інноваційно-технологічної трансформації підприємств та залізничної галузі в цілому. Така інтегруюча можливість ІО ПЛК буде забезпечена за рахунок формування тісних зв'язків між усіма учасниками створення і виробництва інновації, що дозволить коригувати наукові дослідження, дослідно-конструкторські розробки і виробничий процес у відповідності з потребами залізничного транспорту зокрема та вимогами ринку в цілому.

Він об'єднає географічно локалізовані у регіоні промислові підприємства залізничного транспорту, постачальників матеріальних, трудових, наукових та інвестиційних ресурсів, що формують основу єдиного дослідницько-виробничого середовища для реалізації інноваційних проектів промислових підприємств залізничної галузі, їх інноваційно-технологічної трансформації та дозволять підвищити їх конкурентоспроможність в умовах євроінтеграції.

Список використаних джерел

1. Дикань О.В. Теоретико-методологічні аспекти забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту: автореф. дис. на здобуття ступеня д-ра екон.наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / О.В.Дикань; Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Дніпро, 2016. – 44с.

2. Ганущак-Єфіменко Л.М. Формування національних інноваційних інтегрованих бізнес-структур як елементів інституціонального забезпечення сталого економічного розвитку [Електронний ресурс] / Л.М.Ганущак-Єфіменко . – Режим доступу: http://er.knutd.com.ua/bitstream/123456789/2771/1/20161031_535.pdf

3. Якубанис Н. В. Развитие интегрированных бизнес-групп как фактор модернизации промышленного комплекса страны [Электронный ресурс] / Н. В. Якубанис. – Режим доступа: http://www.info.e-c-m.ru/magazine/68/eau_68_116.htm

УДК 330.101(477)

ВПЛИВ ЗМІН У СВІТОВІЙ ЕКОНОМІЧНІЙ СИСТЕМІ НА РОЗВИТОК ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Каличева Н.Є., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Історія знає багато фактів виникнення та проведення «торгових воєн», які в більшості випадків прикриваються гаслами боротьби за свободу й незалежність та призводили до переділу впливу певних економічних і політичних сил на світовій арені [1].

На сьогоднішній день сильним економічним центром світу залишаються Сполучені Штати Америки, але роки боротьби за вплив на всю економічну світову систему, призвели до виникнення цілої низки соціальних, політичних та економічних проблем в середині країни, що неминуче позначилося на її «могутності». Адже, більшість американців бажає, щоб країна звернула увагу на власні внутрішні проблеми, а не займалася проблемами всього світу. А при послабленні одного лідера інший бажає його замінити, маючи для цього сили та перспективи.

Внутрішні соціальні, політичні та економічні проблеми Європи та США, відсутність необхідної кількості ресурсів та інші фактори призводять до «переходу» головування, при наймі в економічних сферах, до азіатських країн. Так, на даний час азіатські виробники за рахунок більш дешевої робочої сили, сировини та великої працездатності поступово завойовують світовий ринок, що викликає незадоволення інших учасників, особливо, якщо вони «панували» протягом значного періоду часу і не

бажають втрачати свої позиції на світовому ринку [2].

Зміна економічних лідерів на глобальному рівні призводить до нового перерозподілу виробничих сил майже між всіма світовими країнами, що для деяких з них може виявитися не дуже вигідним. Провідні світові країни у своїй зовнішній діяльності намагаються вести співпрацю в декількох напрямках, що б мати шляхи для резервних маневрів, але більшості з них буде досить важко переналаштуватися при зміні лідера. Так, зі зміною політичного лідера в США та його гучними заявами щодо змін у зовнішній політиці, значна частка провідних світових країн почала «озиратися» в пошуках інших економічних партнерів і країни Азії, зокрема Китай, бажає стати на довгий період надійним партнером на глобальному рівні. Адже ізоляційна політика, яку хоче запровадити США, може негативно відобразитися на всій світовій економічній системі, а саме:

- руйнація встановлених протягом тривалого часу виробничих зв'язків призведе до перерозподілу світових виробничих сил та до зниження рівня доступу деяких країн до передових технологій;

- повернення виробництва певних груп товарів у свої країни призведе до суттєвого подорожчання їх собівартості, що позначиться на загальносвітовому споживанні;

- «закриття» економік провідних світових економічних країн-лідерів призведе до можливого розпаду всієї глобальної економічної системи та збільшення кількості економічних конфліктів за сировинні та збутові ринки.

На даний час світова спільнота знаходиться у пошуку нових рішень та підходів для боротьби з викликами 21 сторіччя, основними з яких за прогнозами фахівців будуть продовольча криза та нестача води. Тобто, боротьба за стратегічні ресурси може спровокувати не лише «торгові війни», а й більш радикальні кроки.

Тож, сучасна світова дійсність - це той напрям економічного розвитку, на який мають орієнтуватися економіки всіх країн, і нашої в тому числі [3]. Тому, при бажанні бути повноцінним учасниками світової економічної системи необхідно враховувати такі чинники:

- можливості зміни фінансових центрів та формування нового багатогранного світового економічного простору;

- збільшення ролі у глобальній системі країн, що розвиваються;

- вихід на переводу арену азіатських країн;