

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ імені В.Н. КАРАЗІНА**

Дикань Валерія Володимирівна

УДК: 658.5:65.012.34

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ
УКРАЇНИ В УМОВАХ СТВОРЕННЯ ПРОМИСЛОВО-ЛОГІСТИЧНОЇ
СИСТЕМИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Харків – 2014

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант:

доктор економічних наук, професор
Дейнека Олександр Георгійович,
Українська державна академія залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, завідувач кафедри менеджменту і адміністрування

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Дорофієнко Вячеслав Володимирович,
Донецький державний університет управління Міністерства освіти і науки України, проректор з наукової роботи, завідувач кафедри менеджменту невиробничої сфери;

доктор економічних наук, професор
Мних Ольга Богданівна,
Національний університет «Львівська політехніка» Міністерства освіти і науки України, професор кафедри маркетингу і логістики;

доктор економічних наук, професор
Прохорова Вікторія Володимирівна,
Українська інженерно-педагогічна академія Міністерства освіти і науки України, завідувач кафедри економіки та організації діяльності суб'єктів господарювання.

Захист відбудеться 22 квітня 2014 р. о 13⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.051.05 в Харківському національному університеті імені В.Н. Каразіна за адресою: 61002, м. Харків, вул. Мироносицька, 1. ауд. 2–12.

З дисертацією можна ознайомитись у Центральній науковій бібліотеці Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна за адресою: 61022, м. Харків, площа Свободи, 4.

Автореферат розіслано 20 березня 2014 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

В.П. Третяк

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Україна належить до групи країн з розвинутою індустріальною базою і достатньо високим ресурсним потенціалом. На сьогодні в основному вичерпані можливості інерційного зростання, що підтверджено зниженням зовнішнього попиту та надмірним насиченням внутрішнього ринку імпортованими товарами. Національна економіка потребує суттєвих перетворень, у першу чергу в промисловості, сільському господарстві, системі державного і корпоративного управління, що дозволить підвищити економічну стійкість країни.

Слабкий рівень розвитку внутрішнього ринку, низький рівень конкурентоспроможності вітчизняного виробництва, послаблення державного управління національною економікою, зокрема її промисловим комплексом, протягом останніх двох десятиріч погіршують стратегічні перспективи розвитку України. Такий стан справ викликано глибокими структурними диспропорціями. У структурі національної економіки залишилися переважно галузі, які добувають сировину або випускають продукцію з низьким рівнем обробки для експорту, завантаження потужностей яких залежить від попиту на зовнішньому ринку. Багато підприємств інших галузей не витримали конкуренції навіть на внутрішньому ринку. Споживчий ринок України все більше наповнюють товари іноземного виробництва. На сьогодні на межі виживання опинилися високотехнологічні галузі, втрачено значну частину науково-технічного потенціалу.

Україна має ємний внутрішній ринок і достатньо потужний потенціал для виробництва як проміжної продукції, так і споживчих товарів, а також задоволення потреб населення у таких товарах. Сучасний період розвитку країни має бути відновлювальним, що передбачає модернізацію, у першу чергу, промисловості, а також створення умов для піднесення вітчизняної науки та інноваційної сфери, що дасть змогу побудувати високотехнологічну економіку.

Дослідженням поточного стану та ключових проблем розвитку промисловості України присвячено праці великої кількості науковців. Особливої уваги заслуговують праці таких вітчизняних економістів, як Ареф'єва О., Бабич В., Дейнека О., Дикань В., Дорофієнко В., Жаліло Я., Золотарьов А., Іванов Ю., Кіндзерський Ю., Кірдіна О., Мних О., Пащенко Ю., Прохорова В., Пушкар О., Українська Л., Якименко Н., Яковлев А. та ін.

Дослідженню методів, форм та інструментів державного регулювання промислового сектора економіки України присвятили праці Геєць В., Жаліло Я., Куценко Т., Мочерний С., Нікіфоров О., Покришко Д., Чістов С. та ін.

Питання формування та реалізації державної політики щодо підвищення економічного потенціалу машинобудівного комплексу вивчаються у працях таких українських вчених-економістів, як Амоша О., Барташевська Ю., Горбашевська М., Грозний І., Дзюба М., Єфіменко Н., Іванов Ю., Колісник М., Малащук Д., Муха Р., Шинкаренко В. та ін.

Проблеми аналізу і механізмів забезпечення узгодженості та збалансованості функціонування інтегрованих структур знайшли своє

відображення в дослідженнях таких економістів, як Акімова О., Громовик Б., Груніна О., Жуков Ю., Ларіна Р., Пилипенко А., Пушкар О. та ін.

Віддаючи належне науковій і практичній значущості праць названих учених, додаткової уваги потребують важливі теоретико-практичні питання, пов'язані з формуванням і реалізацією концепції управління розвитком високотехнологічних виробництв в Україні. У зв'язку з відсутністю у науковій літературі та на практиці господарювання теоретико-прикладних розробок щодо промислово-логістичної інтеграції в машинобудівному комплексі потребують обґрунтування інструменти та механізми її реалізації, у тому числі на державному рівні. Особливої уваги при формуванні засад економічного розвитку та зростання рівня конкурентостійкості підприємств машинобудування має бути надано формуванню промислово-логістичних систем.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційна робота виконана відповідно до Державної програми активізації розвитку економіки на 2013-2014 роки, Державної програми розвитку машинобудування на 2006-2011 роки, Державної програми розвитку внутрішнього виробництва, Концепції Державної цільової науково-технічної програми розвитку машинобудування на 2012-2017 роки. Результати дослідження використано при виконанні плану науково-дослідної роботи Української державної академії залізничного транспорту за темою «Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в логістичній системі» (номер державної реєстрації 0111U002243), де автору належить обґрунтування доцільності формування промислово-логістичних парків як форми інноваційної інфраструктури.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є розроблення теоретико-методологічних підходів, методичних основ і практичних рекомендацій щодо забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи.

Реалізація поставленої мети обумовила необхідність формулювання і вирішення таких завдань:

- обґрунтувати концептуальні положення щодо управління розвитком високотехнологічних виробництв в Україні;
- визначити закономірності розвитку машинобудівного комплексу України;
- визначити сутність і з'ясувати зміст поняття «промислово-логістична інтеграція»;
- сформувати теоретичне підґрунтя інтеграційного розвитку на основі промислово-логістичної інтеграції;
- визначити мотиваційний комплекс промислово-логістичної інтеграції;
- розробити концепцію розвитку машинобудівного комплексу України на основі промислово-логістичної інтеграції;
- дослідити механізми державного регулювання розвитку підприємств машинобудування;
- розробити стратегію державного регулювання формування та функціонування промислово-логістичної системи;

–обґрунтувати значення промислово-логістичної системи у забезпеченні розвитку підприємств машинобудування;

–розробити теоретичні та практичні рекомендації щодо формування промислово-логістичних центрів як координаторів інтелектуального та інноваційного процесів підприємств машинобудівного комплексу;

–визначити систему ефектів функціонування промислово-логістичної системи;

–удосконалити методичний підхід до оцінки синергетичного ефекту промислово-логістичної інтеграції.

Об’єкт дослідження – процеси забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи.

Предмет дослідження – сукупність теоретичних, методологічних і практичних аспектів забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи з метою досягнення високого соціально-економічного розвитку України.

Методи дослідження. Теоретичну і методологічну основу дослідження складають наукові праці та методичні розробки вітчизняних і зарубіжних учених з проблем управління розвитком, змінами та системами, інтеграції та конкурентоспроможності соціально-економічних систем, організації інтелектуального та інноваційного процесів тощо.

Для досягнення визначеної мети і вирішення поставлених у роботі завдань використано систему загальнонаукових методів і прийомів дослідження: *процесний підхід* – при вивченні процесу створення промислово-логістичних центрів як координаційних елементів промислово-логістичної системи; *системний підхід* – для обґрунтування теоретичних положень забезпечення інноваційного розвитку підприємств при формуванні промислово-логістичної системи; *порівняльного аналізу, синтезу й узагальнення* - для визначення сутності поняття «промислово-логістична інтеграція»; *статистичного аналізу* – для групування, порівняння, оцінки та інтерпретації сучасного стану високотехнологічного сектора економіки та машинобудування; *логічно-діалектичний* – для розкриття теоретичних і концептуальних основ формування та особливостей функціонування промислово-логістичних центрів, визначення взаємозв’язків між його підрозділами в процесах створення інноваційної продукції; *програмно-цільовий* – при обґрунтуванні концепції розвитку вітчизняного машинобудування на основі промислово-логістичної інтеграції, розробленні стратегії державного регулювання формування та функціонування промислово-логістичної системи в машинобудівному комплексі України. Серед спеціальних методів дослідження було використано: *аналітичний* – для оцінки синергетичного ефекту функціонування промислово-логістичної системи; *графічний* – для наочного подання теоретичних і практичних положень дисертаційного дослідження; *абстрактно-логічний* – для узагальнення, формулювання висновків і рекомендацій.

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

вперше:

- запропоновано поняття «промислово-логістична інтеграція» і визначено його сутнісно-змістовну характеристику як процесу координації та поєднання міжгалузевого технологічного циклу в ході широкомасштабної багаторівневої інтеграції науково-виробничих підприємств машинобудування та інфраструктурних підприємств у складі логістичної мережі просування інноваційної продукції з метою забезпечення реалізації проектів підвищення конкурентоспроможності економіки країни. Дане трактування дає можливість визначити ключові аспекти реалізації промислово-логістичної інтеграції як дієвого організаційно-економічного механізму стратегії соціально-економічного розвитку вітчизняної економіки;

- розроблено концепцію розвитку вітчизняного машинобудування на основі промислово-логістичної інтеграції, яка включає принципи (широкомасштабність, багаторівневність, повнота ланцюжка створення цінності, вихід за межі однієї галузі, глобальність мети, формування мережових поліконцентричних структур), об'єкти, предмети, суб'єкти, цілі, завдання, технологію та мотиваційний комплекс такої інтеграції, що дозволяє аргументувати модель інтеграційного процесу. Дана концепція є теоретичним базисом для обґрунтування практичних дій з реалізації стратегічних і тактичних заходів забезпечення ефективного функціонування, конкурентоспроможності й стійкого розвитку вітчизняного машинобудування;

- розроблено стратегію державного регулювання формування та функціонування промислово-логістичної системи як базису для створення високотехнологічного, наукомісткого, ефективного, конкурентоспроможного за європейськими стандартами машинобудівного комплексу України шляхом визначення етапів і механізму реалізації стратегії, що в комплексі дозволить забезпечити ефективність інноваційного розвитку машинобудівного комплексу та всієї промисловості;

- визначено організаційно-економічний механізм забезпечення інноваційного та інтелектуального розвитку машинобудування на основі функціонування промислово-логістичних центрів, що дозволило розкрити зміст, послідовність етапів їх формування, організаційну структуру і визначити особливості та напрямки діяльності підрозділів центру щодо реалізації існуючого науково-технічного потенціалу та створення умов для зростання рівня конкурентоспроможності продукції вітчизняного машинобудування;

удосконалено:

- методичний підхід до оцінки синергетичного ефекту промислово-логістичної інтеграції за рахунок поєднання фінансово орієнтованого та критеріально-коефіцієнтного підходів, розрахунку приросту вартості бізнесу, скоригованого на зміну ділової активності, що, на відміну від існуючих, враховує підвищення інтенсивності виробничо-комерційної діяльності за рахунок інтеграційних процесів;

- концепцію управління розвитком високотехнологічних виробництв в Україні, яка спрямована на впровадження інноваційної моделі розвитку промисловості та забезпечення високого рівня соціального розвитку в Україні на основі розширення внутрішнього ринку та стимулювання зовнішнього ринку

споживання високотехнологічної продукції, за рахунок уточнення механізмів за рівнями управління, цілей розвитку високотехнологічних виробництв у контексті реалізації цінностей соціально орієнтованої економіки. Це дозволяє обрати правильний вектор і сформуванню стратегію якісних соціально-економічних змін в Україні;

- професійно-кваліфікаційну систему формування ринку освітніх послуг і фахівців для машинобудівного комплексу країни за рахунок формування в межах підприємств машинобудування центрів навчання проектування і моделювання, що стануть базовими елементами забезпечення розвитку інтелектуального та професійного рівня її працівників;

набули подальшого розвитку:

- теоретичні аспекти конкурентостійкості вітчизняних підприємств машинобудування у складі промислово-логістичної системи за рахунок розкриття умов і процесів забезпечення, уточнення переліку конкурентних переваг, які отримують підприємства-учасники, що підтвердило доцільність формування системи з метою досягнення стратегічних цілей соціально-економічного розвитку на рівні регіонів і країни в цілому;

- система ефектів від функціонування промислово-логістичної системи, що дозволило запропонувати соціально-економічні показники оцінки ефективності її створення на регіональному рівні з метою забезпечення розвитку машинобудівного комплексу: абсолютна ефективність капіталовкладень у формування промислово-логістичної системи та показники внеску підприємств-учасників до валового регіонального продукту, у забезпечення зайнятості населення регіону; частка міжрегіональних (міжнародних) зв'язків підприємств, які сформувалися від участі в промислово-логістичній системі від загальної кількості таких зв'язків у регіоні; інвестиційна привабливість, частка експортної продукції в загальному обсязі продажів та інноваційної активності підприємств-учасників;

- теоретичне підґрунтя інтеграційного розвитку машинобудівних підприємств, що поєднує положення теорії фірм, теорії ігор, життєвих циклів, влади, фінансового капіталу, конкуренції, управління соціально-економічними системами та враховує принципи прогресивних концепцій інтеграції підприємств, що дозволяє визначити концептуальні основи інтеграційного розвитку машинобудування;

- сучасні закономірності розвитку машинобудування України, що базується на вивченні світових тенденцій його розвитку, систематизації існуючих загальносистемних, загальновиробничих, інноваційно-технологічних закономірностей і визначенні пріоритетних для вітчизняного машинобудування з урахуванням необхідності інтенсифікації процесів соціально-економічного розвитку;

- принципи управління розвитком кадрового потенціалу шляхом виділення принципів компліментарності та інтегрального партнерства, що ґрунтуються на використанні можливостей, які виникають у результаті інтеграційної взаємодії між підприємствами-учасниками промислово-логістичної системи. Це обумовило розроблення комплексного підходу до управління

розвитком кадрового потенціалу елементів системи для підвищення ефективності їх функціонування.

Практичне значення отриманих результатів полягає в обґрунтуванні і розробленні механізмів, інструментів і напрямків забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи. Самостійного практичного значення набули: визначені послідовність формування та процеси функціонування промислово-логістичних центрів щодо організації та активізації інноваційного процесу в машинобудівному комплексі регіону; підходи до оцінки синергетичного ефекту промислово-логістичної інтеграції суб'єктів і соціально-економічної ефективності створення промислово-логістичної системи на регіональному рівні.

Висновки й рекомендації, що містяться в дисертації, знайшли практичне застосування в роботі Технічної служби Південної залізниці (довідка № НТО-12/467 від 25 жовтня 2013 року), ДЕВП «Променергоремонт» (довідка від 11 вересня 2013 року), ПАТ «Харківський завод електромонтажних виробів № 1» (довідка № 179-П від 19 вересня 2013 року), ДП «Укрспецвагон» (довідка від 6 листопада 2013 року) і в діяльності Східно-української академії бізнесу (довідка № 2/138 від 14 листопада 2013 року).

Основні наукові й методологічні положення роботи використовуються у навчальному процесі Української державної академії залізничного транспорту при викладанні таких дисциплін: «Стратегічне управління», «Забезпечення конкурентоспроможності підприємств», «Економіка і організація інноваційної діяльності» (довідка від 3 вересня 2013 року).

Особистий внесок здобувача. Усі наукові результати дисертаційної роботи, які виносяться на захист, здобуто особисто автором і відображено в наукових публікаціях. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті положення, ідеї та висновки, які є результатом самостійної роботи автора. Внесок автора в роботу, виконану у співавторстві [2, 3, 37], наведено у списку опублікованих праць за темою дисертації.

Апробація результатів дисертації. Основні положення й отримані результати дослідження пройшли апробацію на 11 міжнародних науково-практичних, 4 науково-технічних конференціях і всеукраїнській науково-практичній конференції: Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (Коктебель, 2008-2011 рр. та Харків, 2012-2013 рр.); II Міжнародній науково-практичній конференції «Розвиток зовнішньоекономічної діяльності в умовах інтеграційних та глобалізаційних процесів» (Донецьк, 2009 р.); VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Перспективные научные исследования» (Софія, 2013 р.); I Міжнародній науково-практичній конференції «Соціально-економічні проблеми адаптації реального сектора в сучасних умовах» (Донецьк, 2013 р.); XI Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні інформаційні технології в економіці та управлінні підприємствами, програмами та проектами» (Рибаче, 2013 р.); VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2013» (Судак, 2013 р.);

Всеукраїнській науково-практичній конференції «Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно-інвестиційного розвитку» (Харків, 2013 р.); Міжнародній науково-технічній конференції кафедр академії та спеціалістів залізничного транспорту і підприємств (Харків, 2008 р., 2011-2013 рр.).

Публікації. Результати дисертаційного дослідження викладено автором у 41 науковій праці, серед яких 3 монографії, у т. ч. індивідуальна обсягом 19, 4 умов. друк. арк.; 22 наукові статті, які написані особисто автором (загальним обсягом 8,9 умов. друк. арк.); тези доповідей на 16 конференціях.

Обсяг та структура роботи. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації – 446 сторінок. Основний обсяг роботи становить 357 сторінок, містить 59 рисунків, 30 таблиць. Список використаних джерел, що містить 366 найменувань, викладено на 40 сторінках, 18 додатків – на 28 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

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

У *першому розділі «Аналіз функціонування та розвитку машинобудівного комплексу України. Орієнтири на середньострокову перспективу»* доведено необхідність структурної трансформації промисловості України; визначено концептуальну модель, цілі та механізми управління розвитком високотехнологічних виробництв у контексті реалізації цінностей соціально-орієнтованої економіки; проаналізовано сучасний стан машинобудівного комплексу України.

Зараз Україна знаходиться на рівні індустріального суспільства, про що свідчать відсталі від світових аналогів технології, техніка, а також структура формування ВВП, де висока питома вага належить добувній промисловості та сільському господарству (у постіндустріальному суспільстві – сектору високих технологій та інновацій). Отже, в Україні спостерігається низький рівень поєднання інтелектуальних ресурсів з новітніми технологіями, що у розвинених країнах забезпечує економічне зростання, економічну незалежність і добробут країни. В Україні, як країні з високим інтелектуальним потенціалом нації, мають бути створені умови, які б сприяли створенню технологічних інновацій загальносвітового застосування, що мають перспективні міжнародні ринки збуту і здатні приносити найбільший прибуток. Матеріальну базу економіки України має скласти високорозвинене машинобудування, ядро якого утворювали б наукоємні галузі, що забезпечують автоматизацію, інформатизацію та інтелектуалізацію виробничих процесів і принципово нову організацію виробництва.

Аналіз основних державних програмних документів щодо розвитку промисловості, машинобудування, внутрішнього споживання визначив їх

неефективну практичну реалізацію, що не сприяло помітним позитивним змінам в ефективності діяльності та конкурентоспроможності суб'єктів, які функціонують у високотехнологічних галузях промисловості.

Визначено, що в основі розвитку високотехнологічного виробництва в Україні знаходиться взаємодія держави та бізнесу, що ґрунтується на системі підтримки узгоджених рішень, яка відповідає вимогам стимулювання його економічного розвитку. Управління розвитком високотехнологічного виробництва має відбуватися, по-перше, шляхом стимулювання зовнішнього ринку споживання високотехнологічної продукції на основі підвищення її конкурентоспроможності (для цього має бути створений новий механізм управління вітчизняним виробництвом продукції, технологій на основі врахування та використання світового інноваційного досвіду); по-друге, шляхом стимулювання внутрішнього ринку споживання високотехнологічної продукції. Основні обсяги споживання повинні сформуватися при реалізації крупних проектів, які мають загальнонаціональне значення, наприклад, ті, що стосуються розбудови на території України існуючої мережі міжнародних транспортних коридорів за рахунок реконструкції або організації нових маршрутів. Потрібно створити такий механізм взаємодії держави та бізнесу щодо розвитку високотехнологічного виробництва в Україні, який би мав стратегічною метою отримання соціально-економічних результатів у контексті реалізації цінностей соціально орієнтованої економіки.

Концептуальні положення моделі управління конкурентоспроможністю високотехнологічного підприємства включають (рис. 1): а) теоретичні основи формування: теорія економічного розвитку; теорія хаосу, теорія систем, теорія ринку, теорія ефективності; б) імперативи розвитку: створення підприємств з високою часткою результатів інноваційної діяльності; впровадження показників творчої активності як результативних показників для всіх структурних одиниць різних функціональних напрямів діяльності підприємства; розвиток корпоративної структури підприємства, направленої на збереження і відновлення людського потенціалу, підвищення якості життя персоналу; створення і забезпечення ефективного механізму управління підприємством, що забезпечує зростання показника доданої вартості; в) інституційні основи функціонування: формування національної інформаційної системи накопичення, зберігання і надання послуг у сфері використання нових знань і технологій; сприяння формуванню ринку, який реалізує обмін або загальне використання результатів інтелектуальної власності; забезпечення системи охорони результатів інтелектуальної власності; забезпечення міжнародної стандартизації і сертифікації продукції як умови захисту прав виробників і споживачів і поліпшення всіх складових виробничого процесу високотехнологічної продукції; активна участь у різних міжнародних проектах, які сприяють формуванню ринків високотехнологічної продукції; г) систему забезпечення функціонування:

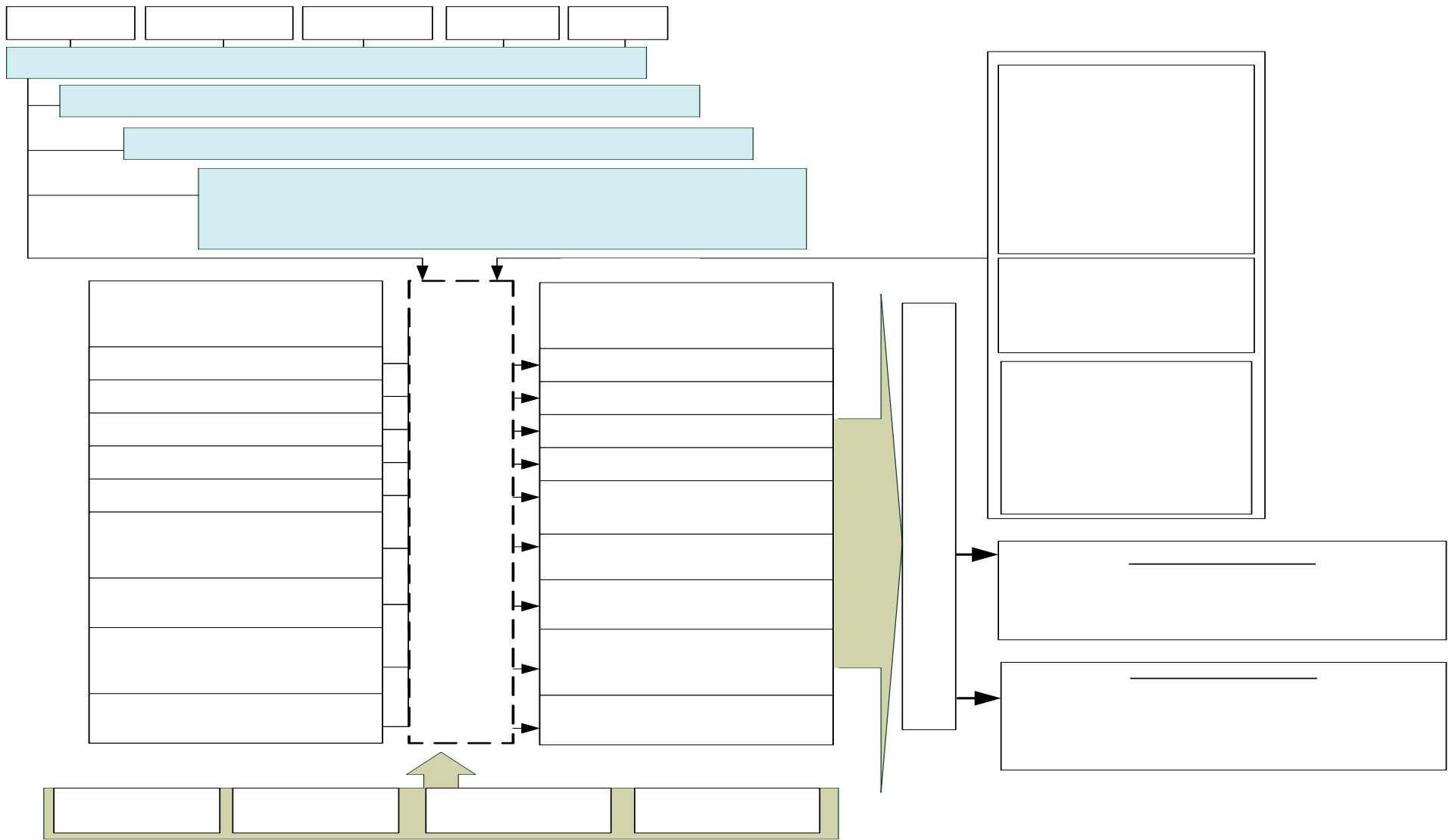


Рис. 1. Концептуальна модель управління розвитком високотехнологічного виробництва в Україні

розвинуті механізми управління інноваційно-інвестиційною діяльністю для макро-, мезо- і мікрорівня; кооперація в міжнародних науково-технічних програмах з реалізації високотехнологічних продуктів; міждержавні угоди та інститути, які забезпечують створення та обмін продуктами високотехнологічних підприємств; інструменти, структури і механізми, спрямовані на створення та ефективне використання людського потенціалу тощо.

Результати аналізу стану машинобудування України в цілому її окремих її підгалузях довели (табл. 1), що сьогодні існує гостра необхідність у формуванні державної політики щодо: 1) підвищення потенціалу машинобудування у стратегії імпортозаміщення шляхом захисту вітчизняного ринку продукції від нерівноправної конкуренції та неякісного імпорту, стимулювання технологічного імпорту, обмеження надходження морально застарілих технологій; 2) забезпечення фінансово-кредитної підтримки розвитку внутрішнього виробництва і збуту продукції машинобудування; 3) збільшення інноваційного і науково-технологічного потенціалу галузі, зосередження фінансових та інтелектуальних ресурсів на сучасних напрямках інновацій; 4) удосконалення законодавчого і нормативно-правового забезпечення підтримки розвитку машинобудування.

Таблиця 1

Індекси виробництва у машинобудуванні, % до попереднього періоду

| Група продукції | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|--|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|
| Машинобудування, у тому числі: | 107,1 | 111,8 | 119,0 | 100,3 | 55,1 | 136,1 | 117,2 | 94,0 |
| виробництво машин та устаткування | 112,2 | 102,9 | 103,0 | 98,2 | 62,4 | 121,1 | 112,5 | 90,0 |
| виробництво електричного, електронного та оптичного устаткування | 90,8 | 110,7 | 129,1 | 93,2 | 71,8 | 124,2 | 114,7 | 88,4 |
| виробництво транспортних засобів та устаткування | 112,4 | 119,1 | 130,0 | 105,7 | 42,1 | 161,9 | 122,6 | 101,1 |

Другий розділ «Теоретичні засади розвитку машинобудівного комплексу на основі промислово-логістичної концепції» присвячено вивченню теоретичного підґрунтя і закономірностей розвитку, а також розробленню концепції розвитку вітчизняного машинобудування на основі промислово-логістичної інтеграції.

З урахуванням тенденцій розвитку машинобудування у світі визначено пріоритетні для машинобудівного комплексу України закономірності розвитку, а саме: консолідація зусиль держави і машинобудівних підприємств; першочерговість створення правових і організаційних умов; логістика інновацій; ускладнення організаційних структур; реанімація та розширене відтворення економічного потенціалу галузі; генерація та нарощування інтелектуального капіталу; позитивна комунікаційна поведінка; розвиток інформаційних технологій управління; інфокомунікаційні взаємовідносини; активізація інтеграційних процесів.

Аналіз еволюційного розвитку формування інтегрованих структур показав, що з 2000-х років інтеграційні тенденції посилилися, при цьому перспективним напрямком у вирішенні завдання підвищення конкурентоспроможності та ефективності діяльності підприємств машинобудування стає розвиток кооперування, координації і синхронізації основних бізнес-процесів і моделей планування, управління на основі єдиних інформаційних каналів по всьому ланцюгу створення вартості – від постачальників до споживачів, що обумовлює формування гнучких організаційних форм міжвиробничої кооперації. В існуючих інтегрованих системах-об'єднаннях головним інтегратором бізнес-процесу стають потоки, що пов'язують постачальників-виробників і споживачів. Поряд з потоком товароруку для забезпечення конкурентоспроможності підприємств машинобудування доцільно формувати потоки руху інновацій як сукупного продукту діяльності підприємств, які входять до інтеграційного об'єднання. Тому головним принципом розвитку вітчизняного машинобудування визнано принцип широкомасштабної багаторівневої інтеграції науково-виробничих підприємств машинобудування та відповідних інфраструктурних підприємств у складі логістичної мережі просування інноваційної продукції для забезпечення реалізації суспільнозначущих проектів підвищення конкурентоспроможності економіки країни.

Обґрунтовано зміст промислово-логістичної інтеграції (ПЛІ) як процесу координації та поєднання міжгалузевого технологічного циклу, що включає прикладні дослідження, розроблення нововведень та їх освоєння у виробництві із забезпеченням ефективного збуту. При цьому необхідним є формування спеціальних інноваційних служб, служб управління знаннями і навчанням персоналу, реєстрація, оцінка та захист інтелектуальної власності, створення інтегрованої інформаційної системи.

Теоретичний базис ПЛІ підприємств машинобудування зображено на рис. 2.

Ґрунтуючись на тому, що мотивація є процесом спонукання, стимулювання, створення умов через сукупність внутрішніх і зовнішніх рушійних сил, мотивів, основою яких є потреби, розроблено мотиваційний комплекс ПЛІ підприємств машинобудування,

що включає обґрунтування потреб, мотивів, цілей та інструментів, які в сукупності формують модель інтеграційного процесу.

Інтеграційний розвиток підприємств машинобудування на основі ПЛІ розглядається з позицій розширеного відтворення їхнього економічного потенціалу за рахунок цілеспрямованого оптимального поєднання ресурсів, компетенцій, структур, функцій і процесів як підприємств машинобудування, так і підприємств інших галузей з метою створення та реалізації інноваційних продуктів. Об'єктами ПЛІ є підприємства, структури підприємств, бізнес-процеси, функції, а також потоки (фінансові, матеріальні, товаропотоки та ін.), що свідчить про комплексність та ієрархічну багаторівневність об'єкта. Предметом ПЛІ є економічний потенціал (ресурси, здатність, можливості та ін.) підприємств, що інтегруються. Суб'єктами ПЛІ визначено органи державного та регіонального управління, власників і керівників підприємств.

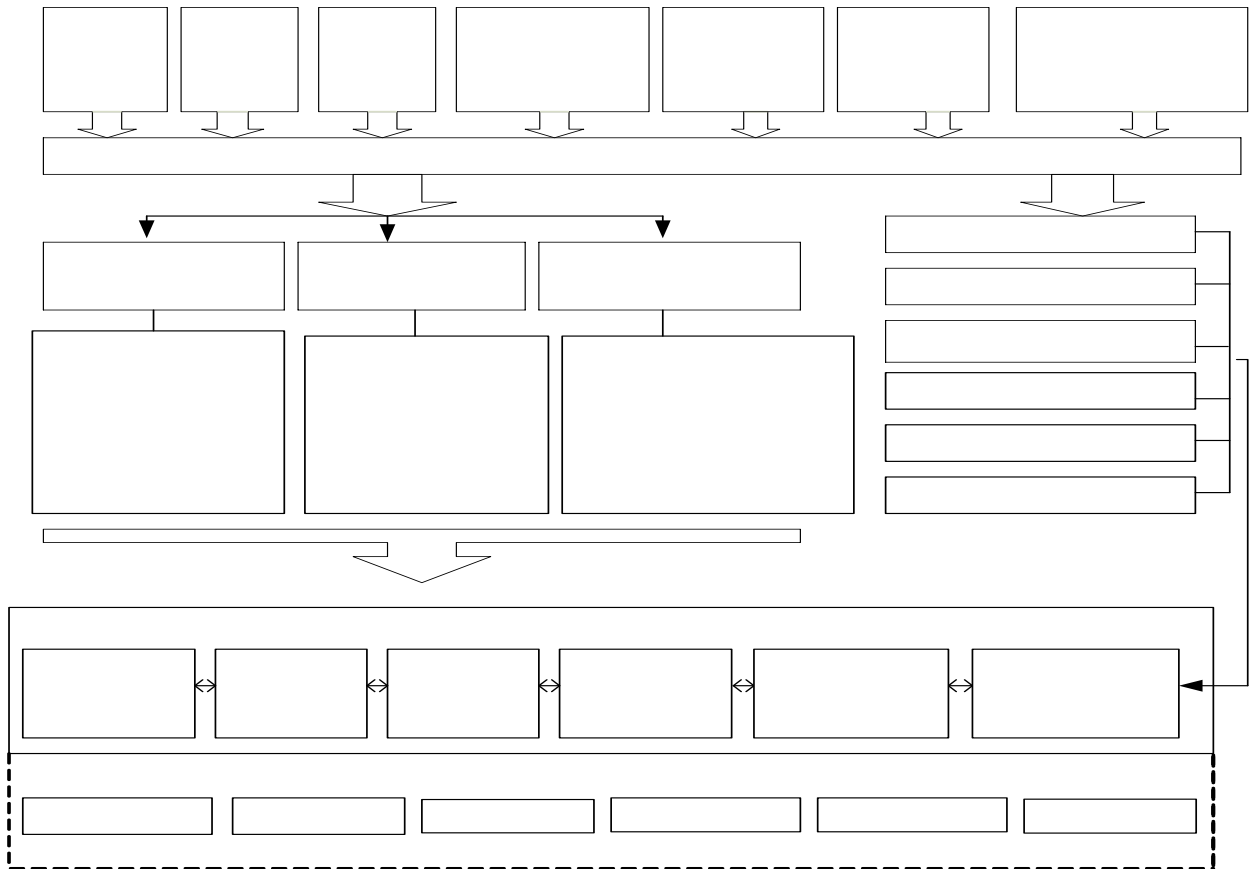


Рис. 2. Теоретичні основи забезпечення інтеграційного розвитку підприємств машинобудування

Метою ПЛІ є використання переваг інтеграції для реалізації інноваційних проектів розвитку. На основі декомпозиції цілей до першого рівня віднесено: забезпечення інноваційного розвитку, розширення відтворення економічного потенціалу підприємств, підвищення їх рентабельності, якості роботи та конкурентоспроможності; участь у забезпеченні соціально-економічного розвитку країни. Другий рівень цілей включає: створення високотехнологічної продукції, нарощення інтелектуального капіталу, залучення інвестицій, оновлення техніко-технологічної бази, оптимізацію використання виробничих потужностей, збільшення зайнятості населення, появу нових форм та інструментів взаємодії з бізнесом для розвитку регіону.

Впровадження засад ПЛІ в діяльність машинобудування України сприятиме створенню можливостей для поєднання високотехнологічних виробництв і концентрованого фінансового капіталу з метою забезпечення стабільних умов функціонування підприємств і створення необхідного інвестиційно-інформаційного потенціалу для інноваційного розвитку.

Конкурентні переваги ПЛІ дозволяють, з одного боку, сконцентрувати ресурс для інноваційного прориву, а з іншого – підвищити ефективність роботи підприємств машинобудування через зниження транзакційних витрат і витрат на взаємодію, що в сукупності вирішує проблему розширеного відтворення економічного потенціалу суб'єктів і створює передумови для досягнення соціально-економічного добробуту в державі.

У третьому розділі «Державне та ринкове регулювання процесів розвитку машинобудівного комплексу України» визначено форми, методи та інструменти державного регулювання розвитку машинобудівного комплексу, які відповідають умовам ПЛІ підприємств; удосконалено систему інфраструктурного забезпечення інноваційної діяльності машинобудування та професійно-кваліфікаційну систему формування ринку освітніх послуг і фахівців для машинобудівного комплексу країни; сформовано стратегію державного регулювання формування та функціонування промислово-логістичної системи (ПЛС).

Вивчено теоретичний базис процесу державного регулювання розвитку машинобудівного комплексу і визначено форми, методи та інструменти, які відповідають умовам реалізації промислово-логістичної інтеграції підприємств, підвищенню конкурентоспроможності машинобудування і забезпеченню сталого економічного зростання. Інструменти державного регулювання розвитку машинобудівного комплексу згруповано за напрямками: 1) формування кваліфікованого кадрового потенціалу; 2) створення високотехнологічної продукції, впровадження інновацій у діяльність підприємств; 3) підтримка інвестиційної діяльності; 4) підвищення якості продукції машинобудування, удосконалення системи її стандартизації та сертифікації; 5) стимулювання експорту продукції.

Аналіз проблем, пов'язаних з прискоренням інноваційного розвитку машинобудівного комплексу, підтвердив доцільність інтеграції науки, логістики і виробництва, а також необхідність створення інфраструктури підтримки всіх видів взаємозв'язків між суб'єктами машинобудування та науковими організаціями. Тому удосконалено систему інфраструктурного забезпечення інноваційної діяльності в машинобудуванні за рахунок включення до її складу інформаційно-логістичного блоку, що дозволить оптимізувати процеси забезпечення ефективності інноваційної діяльності (у тому числі виробництво та збут її результатів).

Інноваційний процес у машинобудуванні безпосередньо залежить від його кадрового потенціалу, рівень якого відповідав би обраній стратегії розвитку. Нині в машинобудуванні спостерігається ситуація, коли реалізація напрямів якісного удосконалення виробничих і управлінських процесів ускладнюється недостатньою кваліфікацією кадрів, що пояснюється відсутністю комплексного підходу до управління машинобудівним комплексом, у тому числі і до розвитку його кадрового потенціалу. Так, до ключових принципів управління розвитком кадрового потенціалу машинобудування запропоновано включити принципи компліментарності та інтегрального партнерства, що ґрунтуються на використанні можливостей, які виникають у результаті інтеграційної взаємодії між машинобудівними підприємствами (рис. 3).

Визначено, що вирішення проблем машинобудівного комплексу України знаходиться у площині удосконалення змісту і технології існуючої системи освіти в Україні шляхом створення збалансованої професійно-кваліфікаційної системи формування ринку освітніх послуг і фахівців для машинобудівного комплексу. Це можливо досягти шляхом прогнозування реальних потреб у

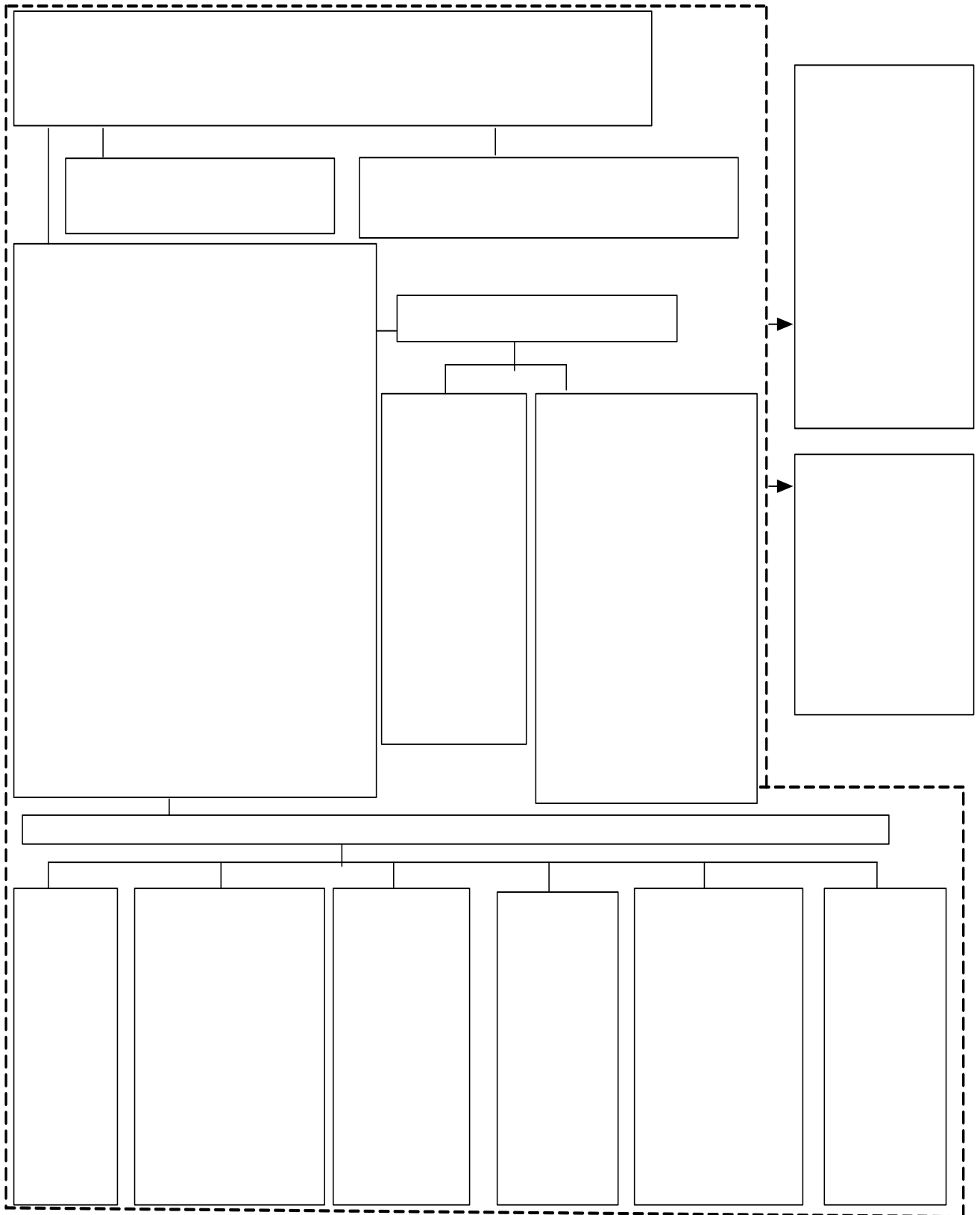


Рис. 3. Комплексний підхід до управління розвитком кадрового потенціалу підприємств машинобудування, які входять до складу ПЛС

кадровому складі цих підприємств і створення умов для їх задоволення. Основними елементами удосконаленої системи мають бути підсистеми загальноосвітньої підготовки та професійної підготовки, служби зайнятості, а також центри тренінгів оволодіння новими навичками та якостями, центри навчання проектування і моделювання, організовані на підприємствах машинобудівного комплексу країни, як елементи забезпечення розвитку інтелектуального та професійного рівня їх працівників.

За роки незалежності України трансформаційні процеси в машинобудуванні торкнулися форм і методів організації діяльності, систем управління, форм власності, принципів взаємодії суб'єктів тощо. Виникли проблеми в розумінні ролі державного регулювання в процесах забезпечення розвитку машинобудівного комплексу, що призвело до відсторонення держави від багатьох його проблем, у тому числі тих, що стосуються технічного і технологічного рівня виробництва, фінансового забезпечення процесів

відтворення. Нині потрібно розробити принципово нову, адекватну поточним і перспективним завданням машинобудівного комплексу, стратегію його розвитку, що базується на принципово нових теоретичних засадах забезпечення його конкурентоспроможності. Так, головною метою стратегії має стати формування промислово-логістичної системи як базису для створення високотехнологічного, наукомісткого, ефективного та конкурентоспроможного за європейськими стандартами машинобудівного комплексу. Успішна реалізація стратегії формування та функціонування ПЛС є найважливішою умовою досягнення глобальної мети - забезпечення ефективності інноваційного розвитку машинобудівного комплексу, а відповідно, і всієї промисловості. Для її досягнення на рівні державних органів влади необхідно: 1) забезпечити макроекономічну стабільність і сприятливий інвестиційний клімат для підприємств і організацій, що входять до складу ПЛС; 2) сприяти розвитку кадрового потенціалу та підвищенню ефективності його використання в межах ПЛС; 3) підтримати процеси інтеграції в машинобудівному комплексі України; 4) провести відповідну активну політику в галузі науки та інновацій; 5) сприяти створенню ефективної інфраструктури ПЛС; 6) сприяти впровадженню інформаційних технологій і технологій зв'язку; 7) забезпечити захист навколишнього середовища та раціональне використання природних ресурсів.

Організаційно-економічний механізм реалізації стратегії формування і функціонування ПЛС на державному рівні включає комплекс послідовних взаємопов'язаних управлінських актів, заходів і проектів, що охоплюють цикл формування і реалізації розробленої стратегії. В основі етапів механізму мають бути розроблені законодавчі та нормативні акти, система методів, моделей і методик, фінансово-економічні, організаційні та технічні засоби для досягнення кінцевого результату, що, у свою чергу, дозволить ще на стадії формування концепції розвитку машинобудівного комплексу розробити детальне документальне її оформлення із зазначенням термінів, відповідальних осіб, розмірів ресурсного забезпечення.

У четвертому розділі «Механізми активізації процесів зростання в машинобудівному комплексі України» розкрито значення підсистем ПЛС у процесах забезпечення конкурентостійкості підприємств машинобудування України та визначено перелік конкурентних переваг, умови для реалізації яких буде створено в межах її функціонування; обґрунтовано доцільність створення промислово-логістичних центрів (ПЛЦ), встановлено їх координаційну роль у процесах забезпечення реалізації існуючого науково-технічного потенціалу та створення умов для зростання рівня конкурентоспроможності продукції машинобудування.

В основі забезпечення економічного зростання підприємств машинобудування знаходяться процеси формування стійких форм інтеграційних зв'язків. Визначено, що втілення характерних рис ПЛП в діяльність підприємств машинобудування України має супроводжуватися формуванням ПЛС, яка є сукупністю підсистем, зв'язки між якими засновані на інформаційно-інноваційній основі, тобто на активному використанні інформації про найновітніші досягнення НТП і втілення його результатів у продукцію вітчизняного машинобудівного виробництва, що забезпечуватиме формування засад економічного розвитку та зростання рівня конкурентостійкості машинобудівного комплексу (рис. 4).

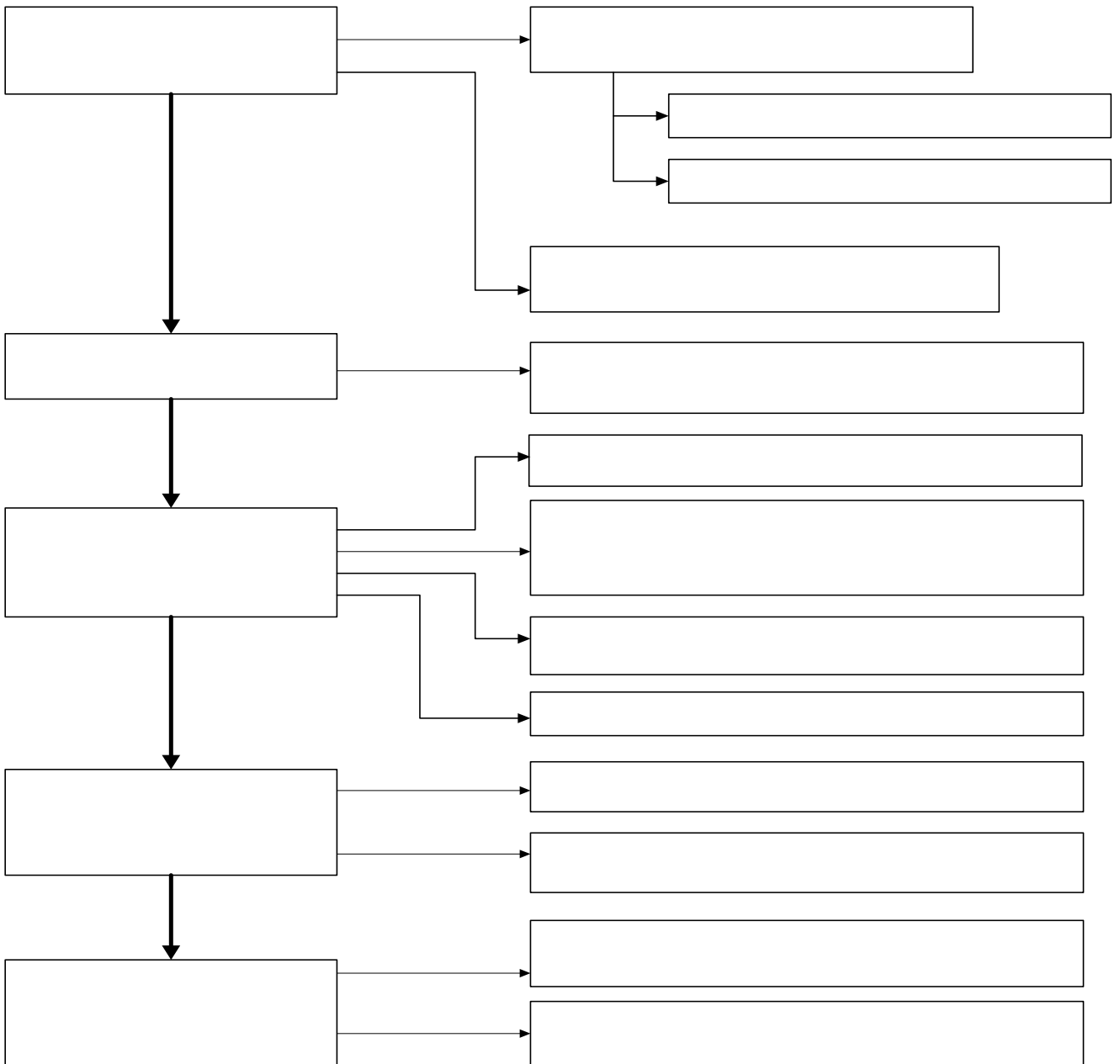


Рис. 4. Схема послідовності формування промислово-логістичної системи

Запропоновано основними підсистемами ПЛС розглядати виробничу, інноваційну, інформаційну, ресурсну, транспорту та управлінську.

Розширюючи теоретичні основи формування та функціонування ПЛС, окреслено функціональні особливості та завдання її підсистем і обґрунтовано значення кожної з них у процесах забезпечення конкурентостійкості підприємств машинобудування України (рис. 5).

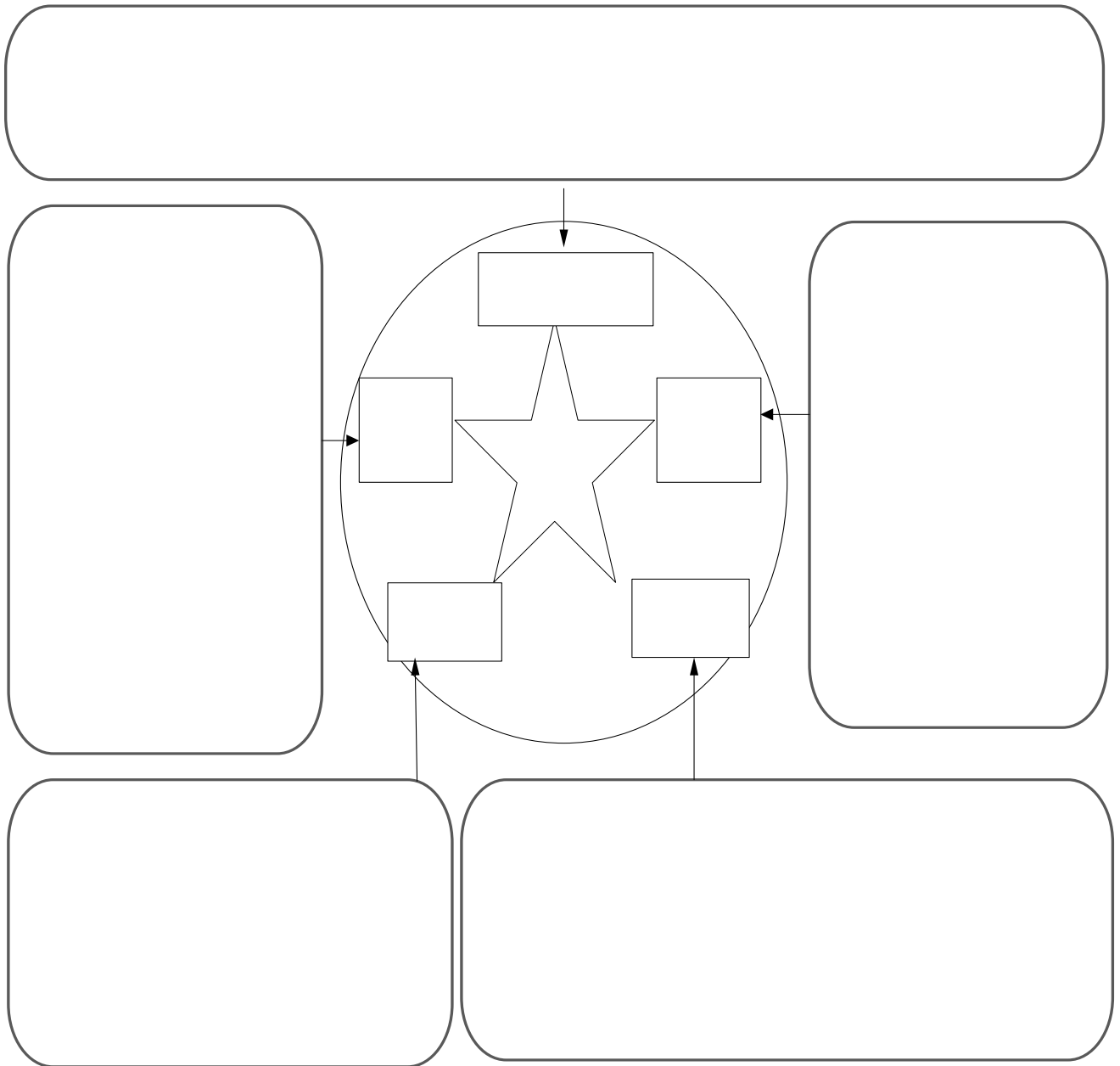


Рис. 5. Значення підсистем ПЛС в процесах забезпечення конкурентостійкості підприємств машинобудування

Визначено, що формування ПЛС у межах окремого економічного регіону сприяє появі специфічних факторів конкурентоспроможності, вплив яких як на діяльність окремих підприємств - учасників системи, так і на регіон у цілому розглядається за трьома напрямками (рис. 6):

- 1) забезпечення інноваційного розвитку підприємств машинобудування;

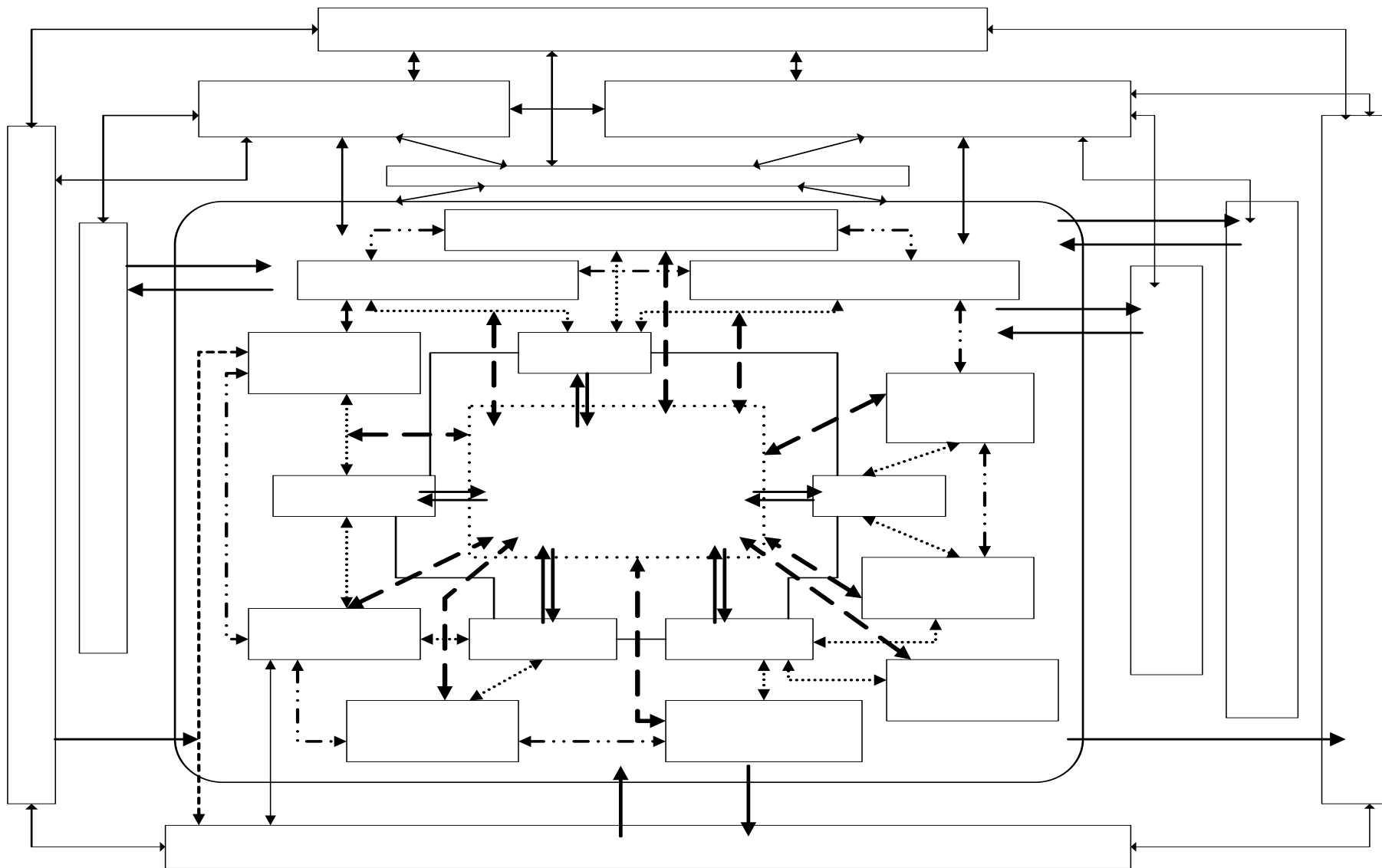


Рис. 6. Концептуальна модель промислово-логістичної системи регіону

- 2) створення засад для зростання рівня їх ефективності та продуктивності;
- 3) забезпечення соціально-економічного розвитку регіону.

На основі цього запропоновано перелік конкурентних переваг, умови для досягнення яких буде створено в межах ПЛЦ: зростання рівня виробництва наукомісткої конкурентоспроможної продукції; оптимізація рівня виробничих витрат за рахунок скорочення кількості учасників у ланцюзі їх постачання та зменшення розміру транспортної складової; скорочення виробничого циклу та підвищення рівня завантаженості виробничих потужностей; технологічне переозброєння виробничої бази та зростання рівня впровадження інновацій у виробничий процес; розширення ринків збуту продукції та налагодження стабільного обсягу її поставок; диверсифікація виробництва; зростання рівня інтелектуального потенціалу; підвищення кваліфікації персоналу та створення умов для розвитку корпоративної культури; покращення рівня матеріально-технічного забезпечення процесу виробництва; покращення фінансових показників діяльності підприємств і зростання рівня їх інвестиційної привабливості; прискорення руху обігових засобів; організація ефективної системи інформаційного забезпечення; наявність ефективних технологічних зв'язків і партнерських відносин тощо.

Встановлено, що низький рівень конкурентоспроможності продукції машинобудування та постійне зменшення питомої ваги інноваційної продукції в загальному обсязі машинобудівного виробництва є результатом неефективності системи управління науково-дослідною та інноваційною діяльністю підприємств даного комплексу. Враховуючи те, що конкурентні позиції підприємств машинобудування залежать від рівня інноваційності та наукомісткості їх продукції, запропоновано створення промислово-логістичних центрів як координаторів інтелектуального та інноваційного процесів у машинобудуванні. Розкрито послідовність процесу формування ПЛЦ (рис. 7) та організаційну модель їх функціонування (рис. 8).

Основними підрозділами ПЛЦ визначено конструкторське бюро, відділи: інформаційно-логістичний, маркетингу і трансферу інновацій, готової продукції, складальний. На основі цього розкрито особливості та основні напрямки діяльності кожного з підрозділів щодо забезпечення реалізації існуючого науково-технічного потенціалу, створення умов для зростання рівня конкурентоспроможності продукції машинобудування.

Оскільки основне призначення ПЛЦ реалізується в забезпеченні інтелектуального та інноваційного розвитку підприємств машинобудівного комплексу, то завданнями функціонування ПЛЦ визначено: 1) формування цілісної системи впровадження наукових розробок у виробництво, що включає наукові дослідження, розроблення технологій, їх застосування у процесі виробництва, випуск інноваційної продукції та її успішне просування на внутрішній і світовий ринки; 2) координація наукових розробок, їх науково-технічна і технологічна експертиза, а також постійний моніторинг інноваційної й інвестиційної діяльності відповідно до пріоритетних напрямків діяльності центру; 3) аналіз передового світового досвіду в сфері виробництва техніки, технологій, а також організаційно-технічних рішень у галузі виробництва машинобудівної

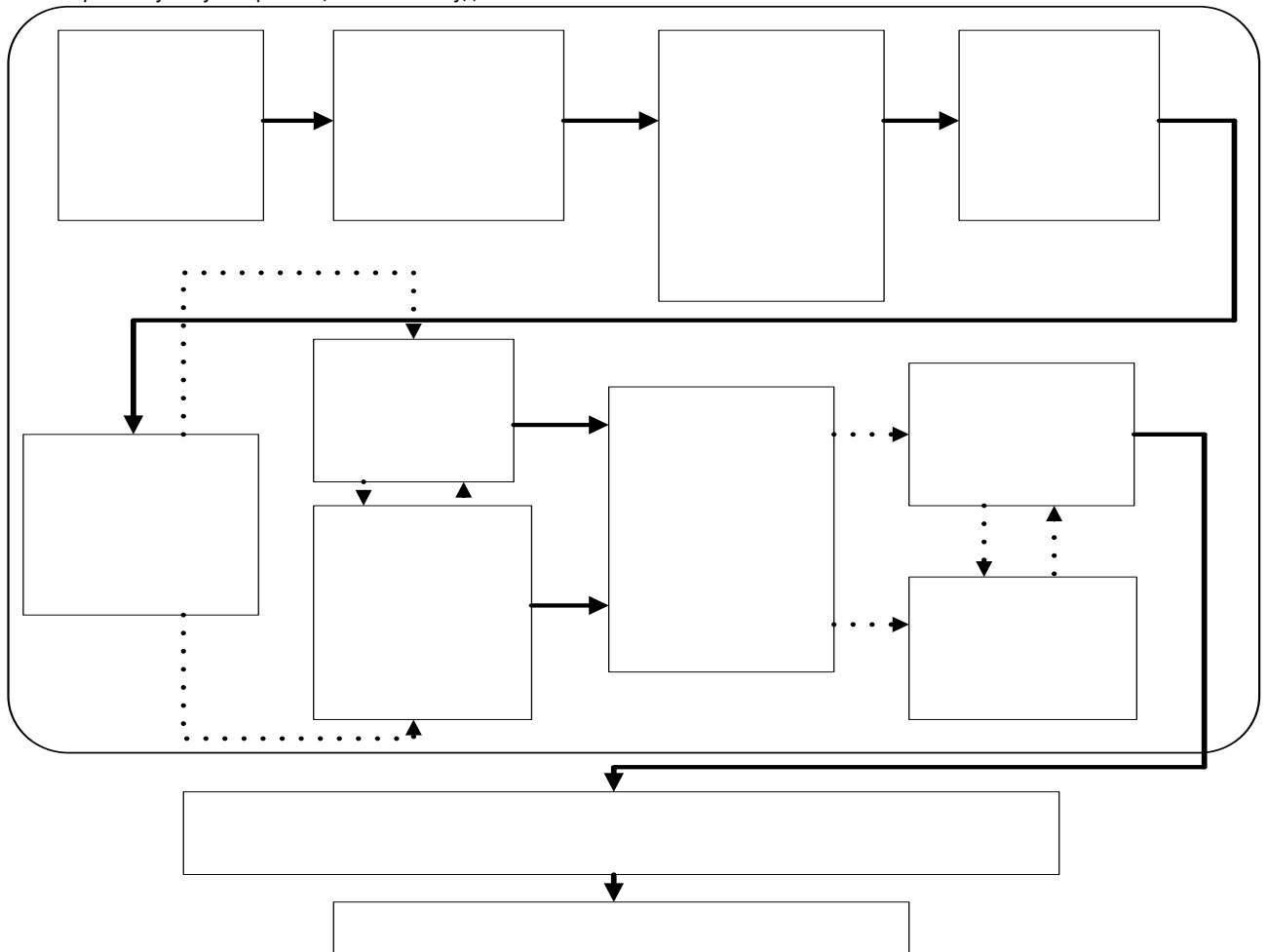


Рис. 7. Схема послідовності процесу формування промислово-логістичного центру

продукції, формування бази даних про її найновітніші світові зразки; 4) вивчення попиту і пропозиції на інноваційні розробки та виявлення можливостей їх виробництва на потужностях вітчизняних промислових підприємств

машинобудування; 5) сприяння розвитку ефективної системи інформаційного забезпечення процесів інноваційної діяльності та надання маркетингових послуг виробникам продукції; 6) проведення та організація навчальних семінарів, здійснення дослідно-демонстраційної діяльності для пропаганди і розповсюдження нових знань, культур, технологій і видів діяльності у сфері промислового виробництва та ін.

На основі процесного підходу розроблено механізм функціонування ПЛЦ, що дозволило розкрити їх координаційну роль у процесах забезпечення конкурентостійкості підприємств машинобудівного комплексу (рис. 9).

У п'ятому розділі «Ефективність формування та функціонування промислово-логістичних систем в машинобудівному комплексі» досліджено ефекти функціонування промислово-логістичної системи в машинобудівному комплексі, розроблено методичний підхід щодо оцінки синергетичного ефекту промислово-логістичної інтеграції.

Ефекти функціонування ПЛС мають як внутрішній, так і зовнішній характер . В першому випадку вони визначаються збалансованістю зв'язків між

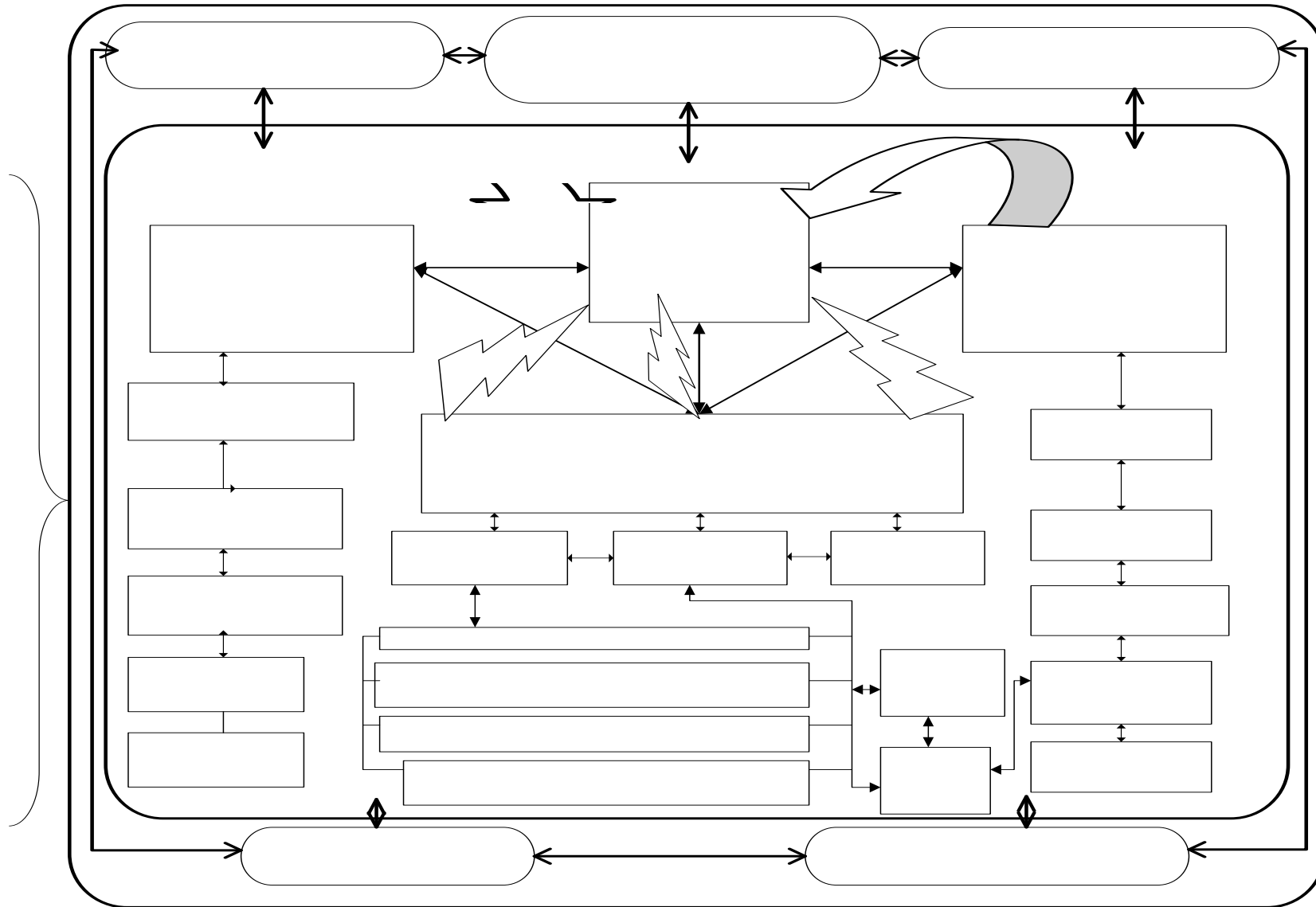


Рис. 8. Організаційна модель промислово-логістичного центру

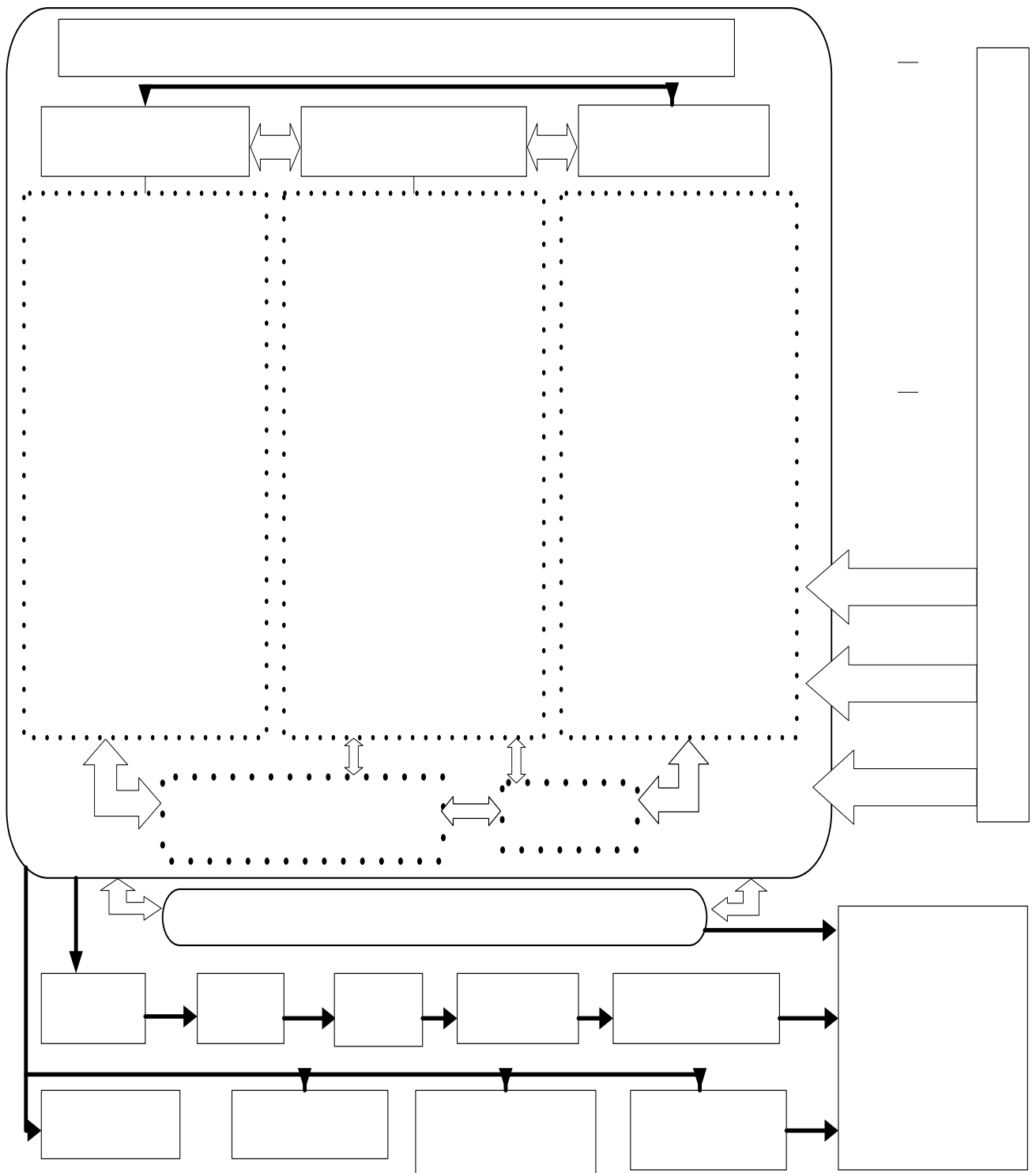


Рис. 9. Координаційна роль ПЛЦ в процесах забезпечення конкурентостійкості підприємств машинобудування

елементами системи і внутрішньою збалансованістю окремих підприємств, які входять у підсистеми системи, що сприяє підвищенню організаційної і загальної ефективності діяльності. У другому випадку ефекти ПЛС визначаються тими умовами, які створює її функціонування для розвитку процесів соціально-економічного характеру на мезо- і макрорівнях. Враховуючи характер завдань, функцій і результатів функціонування ПЛС та зважаючи на необхідність врахування ефектів у ході її функціонування та інтегральної результативності в

цілому, запропоновано систему ефектів (рис. 10).

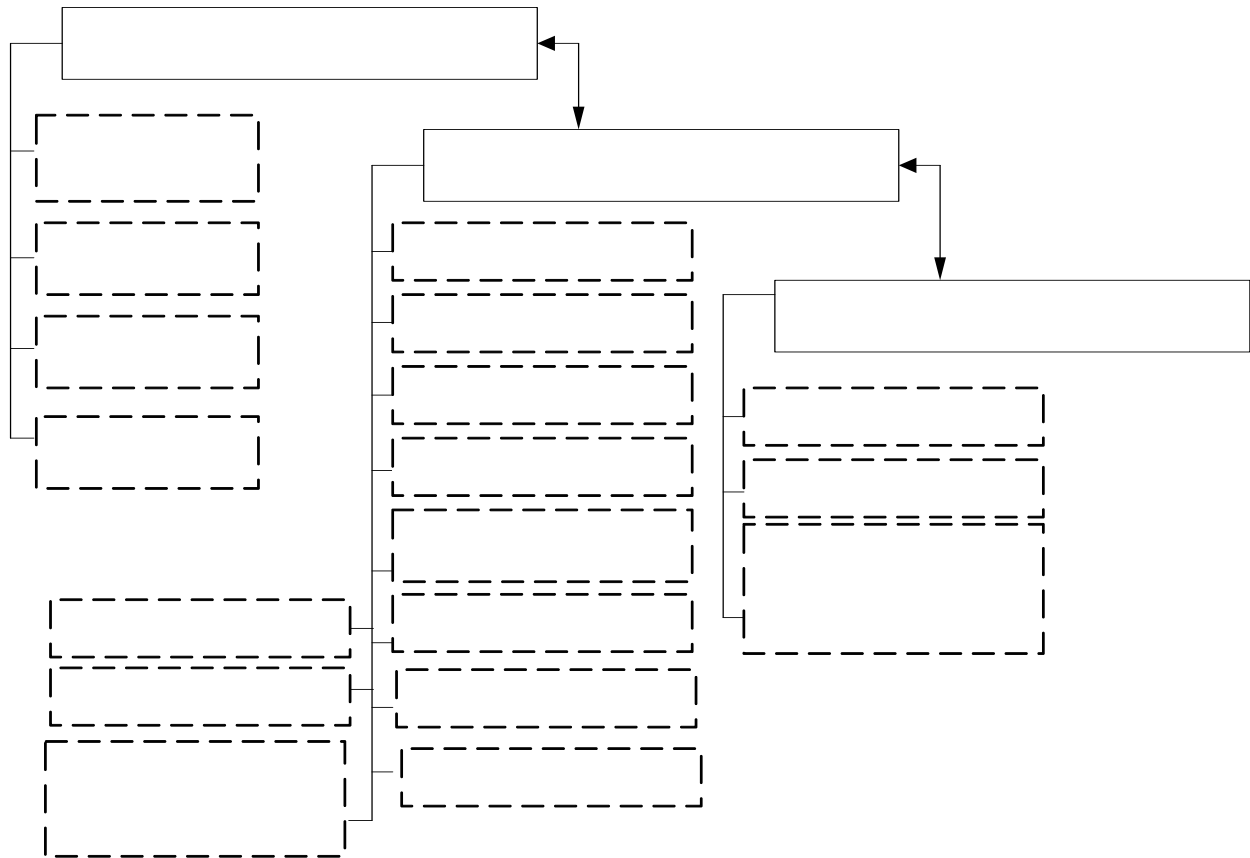


Рис. 10. Схема системи ефектів функціонування промислово-логістичної системи

Розкриваючи зміст ефекту формування конкурентоспроможного ланцюга цінностей у межах ПЛС, визначено, що процеси ПЛС необхідно розглядати як ланцюг поставок, що забезпечує доставку цінностей споживачам. Для кожного наступного учасника ланцюга створення цінності - важливий результат і додаткова цінність, отримані на попередньому етапі.

Критерієм ефективності створення і функціонування ПЛС є зростання рівня життя населення, що можливе тільки тоді, коли соціально орієнтовані та скоординовані дії елементів системи відповідають економічним, соціальним та етично-культурним інтересам населення. При цьому інтегративність ПЛС регіону визначено як систему економічних і соціокультурних відносин елементів системи з приводу соціально орієнтованого та скоординованого узгодження матеріальних і нематеріальних переваг у процесі створення та реалізації ланцюга цінностей з метою задоволення індивідуальних потреб споживачів конкурентоспроможної продукції. Тобто функціонування ПЛС регіону орієнтується на створення цінностей, охоплюючи значну кількість людей спільною роботою та координує їх діяльність масштабними цілями та завданнями. Ефект інтегративно-стратегічного розвитку території за умови створення та функціонування ПЛС регіону виявляється у наявності та розвитку: 1) інтелектуально і культурно освічених людей (людського капіталу). На території регіону створюються умови для розвитку науки, створення нових або удосконалення існуючих техніко-технологічних рішень; 2) конкурентоспроможного сектора реального виробництва, що є обов'язковою умовою регіонального розвитку; 3) прогресивного сервісного сектора.

Запропоновано основні соціально-економічні показники оцінки ефективності формування ПЛС регіону з метою забезпечення розвитку машинобудівного комплексу:

1) показники економічної ефективності:

— абсолютна ефективність капіталовкладень у формування ПЛС:

(1)

де — зміна річного обсягу виробництва високотехнологічної продукції підприємствами машинобудування, які входять до складу ПЛС;

— витрачені на даний приріст капіталовкладення (у тому числі витрати на формування ПЛС);

— загальна ефективність промислово-логістичної системи:

(2)

де – обсяг виробництва підприємств-учасників ПЛС;
 – вартість основних виробничих фондів підприємств-учасників ПЛС;
 – собівартість повністю спожитих протягом року і постійно відновлюваних матеріальних елементів виробництва;
 – річний фонд заробітної плати зайнятих на підприємствах-учасниках ПЛС;
 2) показник внеску підприємств-учасників ПЛС до валового регіонального продукту:

(3)

де – обсяг виробництва підприємств-учасників ПЛС;
 – валовий регіональний продукт;
 3) показник внеску підприємств-учасників ПЛС у забезпечення зайнятості населення регіону:

(4)

де – чисельність зайнятих на підприємствах ПЛС;
 – загальна чисельність зайнятого населення в регіоні;
 4) показник частки міжрегіональних (міжнародних) зв'язків, які виникли в результаті діяльності підприємств-учасників ПЛС, у загальній кількості міжрегіональних зв'язків у регіоні:

(5)

де – кількість нових міжрегіональних (міжнародних) зв'язків, що з'явилися в результаті функціонування ПЛС;
 – загальна кількість міжрегіональних (міжнародних) зв'язків у промисловості регіону;
 5) показник інвестиційної привабливості підприємств-учасників ПЛС:

(6)

де – обсяг інвестицій в підприємства-учасники ПЛС;

– загальний обсяг інвестицій, залучених підприємствами регіону;
 б) частка експортної продукції підприємств-учасників ПЛС в загальному обсязі продажів (показник конкурентоспроможності підприємств):

(7)

де – обсяг виробництва продукції підприємств-учасників ПЛС, яка експортується;

7) показник інноваційної активності підприємств-учасників ПЛС:

(8)

де – кількість видів інноваційної продукції, виробництво якої налагоджено на підприємствах-учасниках ПЛС;

– загальна кількість видів інноваційної продукції, впроваджених на промислових підприємствах регіону.

Важливим джерелом синергетичного ефекту ПЛІ визначено реалізацію резервів, що пов'язані з дозавантаженням виробничих потужностей, інтелектуально-кадрового, інноваційно-інвестиційного та управлінського потенціалів. У результаті відбувається збільшення обсягу виробництва, зміна структури випуску продукції, покращення її якості, що комплексно відображається у підвищенні інтенсивності поточної виробничо-комерційної діяльності, тобто ділової активності підприємства. Зазначене дозволило зробити висновок щодо об'єктивності визначення суми синергетичного ефекту на основі приросту вартості підприємства за рахунок зростання його ділової активності:

(9)

де – приріст вартості капіталу;

– приріст ділової активності.

Так, для підприємства ПАТ «Світло шахтаря» розраховано, що при прирості ділової активності на 0,96 синергетичний ефект, отриманий за рахунок промислово-логістичної інтеграції, складає:

$$SE=2586,81*0,96=2483,37 \text{ тис. грн.}$$

Подальша деталізація факторів, що впливають на складові ділової активності, проводиться за допомогою кореляційно-регресійного аналізу, що дозволяє визначити синергетичні ефекти, отримані під впливом різноманітних факторів синергії.

При вивченні питання оцінювання соціально-економічного ефекту реалізації стратегії формування та функціонування промислово-логістичних систем (СФФПЛС) у машинобудівному комплексі України встановлено доцільність її проведення на двох ієрархічних рівнях: 1) на основі декомпозиції

процесу, яка розроблена для оцінки ефекту реалізації стратегії в цілому по країні; 2) на основі структури процесу, яка розроблена з урахуванням специфіки розвитку ПЛС у регіоні. Оцінювання соціально-економічного ефекту реалізації цієї стратегії проводиться порівнянням запланованого та фактичного рівнів інтегрального показника.

Соціально-економічний ефект реалізації СФФПЛС є результатом суспільно-економічного характеру від реалізації всього комплексу заходів, передбачених стратегією (береться до уваги вплив на якість життя, конкурентоспроможність країни та її високий міжнародний статус).

У результаті першого етапу макроаналізу соціально-економічного ефекту реалізації СФФПЛС отримуються дані щодо:

- проблем функціонування ПЛС у регіоні (ранжування проблем за рівнем значущості);
- оцінки функціонування ПЛС у регіоні ключовими групами інтересів;
- перспективи промислово-логістичної системи в регіоні з позиції різних груп інтересів;
- непрямих даних для оцінки соціально-економічної ефективності реалізації СФФПЛС у регіоні.

Результатом роботи з різними інформаційними джерелами при проведенні макроаналізу соціально-економічної ефективності СФФПЛС у регіонах формуються дані щодо:

- кількості підприємств машинобудування, які діють на території регіону, їх кількісних та якісних показників діяльності за звітний період;
- структури попиту на продукцію підприємств машинобудування, який сформувався на території регіону та на рівні економіки країни в цілому;
- частки ринку, яку займають підприємства машинобудування в структурі загальних продаж високотехнологічної продукції у розрізі внутрішнього та зовнішнього ринків збуту;
- рівня інноваційної активності підприємств машинобудування, результатом якої є номенклатура, обсяги виробництва та реалізації продукції з новими та удосконаленими якісними характеристиками;
- рівня доходів населення регіону;
- рівня зайнятості населення регіону;
- кількості заходів соціального характеру, що було реалізовано за рахунок коштів підприємств машинобудування;
- загальної суми відрахувань підприємств машинобудування до регіонального та державного бюджетів, суми заборгованостей за розрахунками з бюджетом, позабюджетними фондами, персоналом, учасниками тощо.

ВИСНОВКИ

У процесі дисертаційного дослідження були отримані нові науково обґрунтовані результати в галузі економіки та управління національним господарством, які в сукупності вирішують актуальну науково-прикладну

проблему забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи.

Основні висновки дисертації:

1. В Україні остаточно не сформовані передумови для переходу економіки на нову постіндустріальну стадію розвитку, що залежить, у першу чергу, від інноваційної активності промисловості країни. Аналіз соціально-економічних показників довів необхідність структурної трансформації економіки в бік розвитку галузей, які випускають високотехнологічну продукцію. Ринок її збуту має збільшуватися за рахунок формування внутрішнього попиту при реалізації крупних міжгалузевих проектів і стимулювання зовнішнього попиту на основі підвищення рівня конкурентоспроможності вітчизняної продукції.

Запропонована концептуальна модель управління розвитком високотехнологічного виробництва в Україні має за мету створення інноваційної моделі розвитку промисловості та досягнення високого рівня соціального розвитку в країні.

2. Ідентифіковано закономірності розвитку машинобудівного комплексу України, що ґрунтуються на аналізі його функціонування, відокремленні проблем, вивченні існуючих загальносистемних, загальновиробничих, інноваційно-технологічних закономірностей. Вони трансформовані в принципи концепції та стратегії розвитку машинобудівного комплексу з урахуванням необхідності активізації інтеграційних процесів щодо реалізації інноваційної та соціально-орієнтованої моделі його розвитку для забезпечення конкурентоспроможності країни.

3. Однією з причин низької конкурентоспроможності вітчизняного машинобудування визнана його недостатня консолідація, розосередження технологічних ланцюжків між незалежними власниками. Ключовим принципом розвитку вітчизняного машинобудування визначена широкомасштабна багаторівнева інтеграція його науково-виробничих підприємств та інфраструктурних суб'єктів у складі логістичної мережі просування інноваційної продукції для забезпечення реалізації великомасштабних суспільно-значущих проектів підвищення конкурентоспроможності економіки країни. Можливість реалізації цього принципу розвитку визначено за умови промислово-логістичної інтеграції в машинобудівному комплексі. Введення в науковий обіг цього поняття обумовлено результатами узагальнення концептуальних засад інтеграції соціально-економічних систем різних рівнів управління, пріоритетами та сучасними принципами розвитку машинобудування.

4. Розкрито теоретичне підґрунтя інтеграційного розвитку підприємств машинобудування на основі промислово-логістичної інтеграції, що поєднує положення теорії фірм, теорії ігор, життєвих циклів, влади, фінансового капіталу, конкуренції та управління соціально-економічними системами. Визначено прогресивні концепції інтеграції підприємств, які сформовано на основі окреслених підходів. Доведено, що поєднання даних концептів створює передумови до формування нової розширеної багатогранної інтеграційної концепції розвитку, яка відрізняється комплексом характеристик: широкомасштабністю, багаторівневістю, повнотою ланцюжка створення цінності

, виходом за межі однієї галузі, глобальністю мети, формуванням мережових поліконцентричних структур.

5. Створення робочих місць і підвищення соціальної ефективності, якості трудового життя, перехід на новий технологічний уклад і виробництво вітчизняної високотехнологічної продукції, забезпечення відтворення промислового потенціалу – все це суспільно-державні мотиви промислово-логістичної інтеграції. Розроблено мотиваційний комплекс промислово-логістичної інтеграції в машинобудуванні за рахунок обґрунтування потреб, мотивів, цілей, інструментів та умов розвитку інтеграційних процесів.

6. Інтеграційний розвиток підприємств машинобудування на основі промислово-логістичної інтеграції розглянуто з урахуванням необхідності розширеного відтворення їх економічного потенціалу. Визначено об'єкти, суб'єкти та здійснено декомпозицію цілей промислово-логістичної інтеграції, серед яких забезпечення інноваційного розвитку, розширене відтворення економічного потенціалу, підвищення рентабельності та якості продукції підприємств машинобудування; участь у забезпеченні соціально-економічного розвитку країни. Це дозволило визначити зв'язок між цілями соціально-економічного розвитку в Україні, конкурентоспроможністю машинобудування та факторами конкурентоспроможності промислово-логістичної інтеграції.

7. Розкриваючи ключову роль державної політики в процесах забезпечення конкурентоспроможності та розвитку машинобудування України, встановлено її форми, методи та інструменти. Доведено, що інноваційний розвиток машинобудування визначається активізацією виробничо-наукових зв'язків підприємств та удосконаленням інфраструктурного забезпечення інноваційної діяльності, у тому числі його інформаційно-логістичного блоку. Встановлено безпосередній зв'язок між інноваційною активністю підприємств машинобудування та їх кадровим потенціалом. Запропоновано створення збалансованої професійно-кваліфікаційної системи формування ринку освітніх послуг і фахівців для машинобудівного комплексу, основними елементами якої є центри навчання проектування і моделювання, мета яких – підвищення інтелектуального потенціалу та професійного рівня працівників.

8. Визначено заходи державного регулювання формування та функціонування промислово-логістичної системи в машинобудівному комплексі України, які оформлено у відповідну стратегію. Їх реалізація - основа створення високотехнологічного, наукомісткого, ефективного та конкурентоспроможного за європейськими стандартами машинобудівного комплексу. Розроблено етапність реалізації стратегії державного регулювання формування та функціонування промислово-логістичних систем та організаційно-економічний механізм її реалізації.

9. Встановлено, що процеси зростання в машинобудівному комплексі України залежать від формування промислово-логістичної системи, що є сукупністю підсистем, які, взаємодіючи, активно використовують знання про найновітніші досягнення НТП і втілюють його результати в конкурентоспроможну продукцію. Визначено етапи формування промислово-логістичної системи в машинобудівному комплексі України, склад, завдання її

підсистем. Запропоновано концептуальну модель промислово-логістичної системи в розрізі окремого регіону, функціонування якої обумовлює появу специфічних факторів конкурентоспроможності як підприємств-учасників системи, так і регіону в цілому. Встановлено перелік конкурентних переваг, які отримують підприємства за умови участі в промислово-логістичній системі.

10. Визначено, що конкурентні позиції підприємств машинобудування залежать від рівня інноваційності та наукомісткості їх продукції. Аргументовано важливість створення та встановлено завдання промислово-логістичних центрів як координаторів інтелектуального та інноваційного процесів у машинобудуванні. Розкрито послідовність процесу формування ПЛЦ та їх організаційну структуру. Основне призначення центру реалізується при співробітництві конструкторського бюро з підприємствами машинобудування. На основі процесного підходу розроблено механізм функціонування промислово-логістичного центру, що дозволило розкрити його координаційну роль у процесах забезпечення конкурентостійкості підприємств машинобудування.

11. Ефекти функціонування промислово-логістичної системи систематизовано за особистим, внутрішньосистемним і позасистемним рівнями. Ключовими видами ефектів, які відображають специфіку такого виду систем, визнано ефекти формування конкурентоспроможного ланцюга цінностей та інтегративно-стратегічного розвитку територій. Розроблено соціально-економічні показники оцінки ефективності формування промислово-логістичної системи регіону з метою забезпечення розвитку машинобудівного комплексу.

12. За результатами вивчення особливостей методичних підходів до визначення синергетичних ефектів інтеграції обґрунтовано доцільність поєднання фінансово-орієнтованого та критеріально-коефіцієнтного підходів, що дозволяє врахувати якісні зміни при реалізації синергетичного ефекту. Приріст вартості підприємства за рахунок зростання його ділової активності дозволяє визначити суму синергетичного ефекту і його приріст за рахунок окремих факторів синергії.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

–монографії:

1. Дикань В. В. Забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи: монографія / В. В. Дикань. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – 390 с.

2. Социально-экономические проблемы адаптации реального сектора в современных условиях: монография / [Дикань В. В., Попова О. Ю., Телетов А. А. и др.]. – Макеевка-Ялта, 2013. – 256 с. (*Особистий внесок автора: розділ 1.6 «Обеспечение развития машиностроительного комплекса как основа системных изменений в экономике Украины»*).

3. Управління ризиками на підприємствах залізниць України в умовах активізації інвестиційної діяльності: колективна монографія / [Дейнека О. Г.,

Дикань В. В., Диколенко О. Г. та ін.]. – Харків: Видавець Іванченко І.С., 2013. – 187 с. (*Особистий внесок автора: визначено теоретично-методичні основи побудови ризик-менеджменту на підприємствах залізничного транспорту*).

–наукові праці у вітчизняних фахових виданнях та у виданнях інших держав:

4.Дикань В. В. Управління розвитком економічних систем (на прикладі стимулювання розвитку регіону) / В. В. Дикань // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2007. – № 19. – С. 18-21.

5.Дикань В. В. Удосконалення інвестиційного механізму економічного розвитку регіону / В. В. Дикань // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2007. – № 20. – С. 195-198.

6.Дикань В. В. Регіональне забезпечення інвестування промисловості (на прикладі Харківської області) / В. В. Дикань // Вісн. економіки трансп. і пром-сті: зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп.– Х., 2008. – № 21. – С. 5-7.

7.Дикань В. В. Виявлення пріоритетів соціально-економічного розвитку регіону / В. В. Дикань // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2009. – № 25. – С. 154-156.

8.Дикань В. В. Реанімація економічного потенціалу підприємств машинобудування як ключовий чинник забезпечення економічного зростання України / В. В. Дикань // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2012. – № 40. – С. 18-22.

9.Дикань В. В. Обеспечение конкурентоспособности предприятий машиностроительного комплекса Украины на основе развития интеграционных процессов / В. В. Дикань // Современный научный вестник. – 2012. – № 18. – С. 69-73.

10. Дикань В. В. Проблеми та перспективи інноваційного розвитку машинобудівного комплексу України / В. В. Дикань // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2013. – № 41. – С. 20-22.

11.Дикань В. В. Діагностика потенціалу розвитку машинобудівного комплексу України / В.В. Дикань // Економічний простір: зб. наук. праць. – 2013. – № 74. – С. 93-101.

12.Дикань В. В. Развитие промышленно-логистических центров Украины в условиях глобализации / В. В. Дикань // Вісн. Хмельниц. нац. ун-ту. Сер. Економічні науки. – 2013. – № 3. – С. 150-153.

13. Дикань В. В. Система підготовки кваліфіцированных кадрів для машиностроительного комплекса Украины / В. В. Дикань // Уральский научный вестник. – 2013. – № 2 (50). – С. 49-54.

14.Дикань В. В. Державне регулювання розвитку машинобудування України / В. В. Дикань // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2013. – № 42. – С. 213-216.

15. Дикань В. В. Координаційна роль промислово-логістичних центрів в процесах забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств / В. В. Дикань // Вісн. Хмельниц. нац. ун-ту. Сер. Економічні науки. – 2013. – № 4. – С. 43-47.
16. Дикань В. В. Формування моделі розвитку кадрового потенціалу машинобудівного комплексу в умовах інтеграційної взаємодії [Електронний ресурс] / В. В. Дикань // Ефективна економіка. – 2013. – № 8. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=2236>.
17. Дикань В. В. Сущность промышленно-логистической интеграции / В. В. Дикань // Современный научный вестник. – 2013. – № 19 (158). – С. 73-78.
18. Дикань В. В. Роль промислово-логістичної інтеграції підприємств машинобудівного комплексу у забезпеченні конкурентостійкості вітчизняного промислового виробництва як основи соціально-економічного розвитку в Україні / В. В. Дикань // Агросвіт. – 2013. – № 18. – С. 30-34.
19. Дикань В. В. Эффекты функционирования промышленно-логистической системы в машиностроительном комплексе Украины / В. В. Дикань // Уральский научный вестник. – 2013. – № 15 (63). – С. 94-99.
20. Дикань В. В. Теоретичні основи інтеграційного розвитку підприємств вітчизняного машинобудування / В. В. Дикань // Вісн. економіки трансп. і промсті : зб. наук.-практ. ст. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2013. – № 43. – С. 119-123.
21. Дикань В. В. Концептуальна модель управління розвитком високотехнологічного виробництва в Україні [Електронний ресурс] / В. В. Дикань // Ефективна економіка. – 2013. – № 9. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=2323>.
22. Дикань В. В. Проблеми і перспективи розвитку процесів інтеграції в машинобудівному комплексі України / В. В. Дикань // Розвиток методів господарювання на транспорті : зб. наук. пр. / Одес. нац. мор. ун-т. – Одеса, 2013. – Вип. 2 (43). – С. 108-119.
23. Дикань В. В. Стратегічне планування соціально-економічного розвитку машинобудівного комплексу України / В. В. Дикань // Науково-теоретичний журнал “Наука й економіка”. – Хмельницький: ХЕУ, 2013. – № 3 (31). – С.85-90.
24. Дикань В. В. Закономірності розвитку машинобудівного комплексу України в сучасних умовах / В.В. Дикань // Вісник Міжнародного Слов'янського університету: український науково-теоретичний журнал. Сер. Економічні науки. – 2013. – № 1-2, т. 16. – 31-37.
25. Дикань В. В. Мотиваційний комплекс промислово-логістичної інтеграції в машинобудуванні України / В. В. Дикань // Інвестиції: практика та досвід. – 2013. – № 21. – С. 42-47.

–праці апробаційного характеру:

26. Дикань В. В. Регіональна політика в умовах глобалізації економіки / В. В. Дикань // Програма роботи Міжнар. наук.-техн. конф. кафедр акад. та

спец-в залізн. трансп. і підпр-в (15-17 квіт. 2008 р., Харків). – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – С. 84.

27. Дикань В. В. Регулювання регіонального сегменту фондового ринку України / В. В. Дикань // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. IV Міжнар. наук.-практ. конф. (2–7 черв. 2008 р., Коктебель). – Х., 2008. – С. 90-91.

28. Дикань В. В. Диверсифікація зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів ринку – як потенційний ресурс їх економічного розвитку / В. В. Дикань // Розвиток зовнішньоекономічної діяльності в умовах інтеграційних та глобалізаційних процесів : тези доп. II Міжнар. наук.-практ. конф. (9-10 квіт. 2009 р., Донецьк). – Донецьк, 2009. – С. 367.

29. Дикань В. В. Регіональні аспекти управління транспортним комплексом / В. В. Дикань // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. V Міжнар. наук.-практ. конф. (1-6 черв. 2009 р., Коктебель). – Х., 2009. – С. 16-17.

30. Дикань В. В. Создание мультимодальных транспортных узлов / В. В. Дикань // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. VI Міжнар. наук.-практ. конф. (7-12 черв. 2010 р., Коктебель). — Х., 2010. – С. 195-196.

31. Дикань В. В. Удосконалення механізму формування стратегії регіонального розвитку в умовах міжнародного співробітництва / В. В. Дикань // Програма роботи 73 Міжнар. наук.-техн. конф. кафедр акад. та спец-в залізн. трансп. і підпр-в (12–13 квіт. 2011 р., Харків). – Х., 2011. – С. 70.

32. Дикань В. В. Значення мультимодальних транспортних вузлів у системі міжнародних транспортних коридорів / В. В. Дикань // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. VII Міжнар. наук.-практ. конф. (30 трав.–4 черв. 2011 р., Коктебель). – Х., 2011. – С. 20.

33. Дикань В. В. Принципи та системи управління ефективністю стійкого розвитку транспортного комплексу України / В. В. Дикань // Програма роботи 74 Міжнар. наук.-техн. конф. кафедр акад. та спец-в залізн. трансп. і підпр-в (23-25 квіт. 2012 р., Харків). – Х., 2012. – С. 64.

34. Дикань В. В. Напрямки визначення оптимальної системи, спрямованої на управління транспортними процесами / В. В. Дикань // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. VIII Міжнар. наук.-практ. конф. (5-8 черв. 2012 р., Харків). – Х., 2012. – С. 25-26.

35. Дикань В. В. Управление развитием экспортного потенциала предприятий машиностроительного комплекса / В. В. Дикань // Перспективные научные исследования : материалы VIII Междунар. науч.-практ. конф. (17–25 февр. 2013 г., София). – София: Бял ГРАД-БГ, 2013. – С. 68-70.

36. Дикань В. В. Развитие экономического потенциала предприятий транспортного машиностроения Украины / В. В. Дикань // Програма роботи 75 Міжнар. наук.-техн. конф. кафедр акад. та спец-в залізн. трансп. і підпр-в (24-25 квіт. 2013 р., Харків). – Х., 2013. – С. 57.

37. Дикань В. В. Модернізація промисловості України на основі реалізації інноваційно-орієнтованої моделі розвитку національної економіки / В. В. Дикань, О. В. Дикань // Соціально-економічні проблеми адаптації реального сектора в сучасних умовах : тези доп. I Міжнар. наук.-практ. конф. (22–24 трав. 2013 р., Ялта). – Донецьк: КЕГУ-МЕГІ, 2013.– С. 74-76. (*Особистий внесок автора: визначено особливості інноваційно-орієнтованої моделі розвитку національної економіки*).

38. Дикань В. В. Державно-приватне партнерство як метод державного регулювання та підтримки інноваційного розвитку машинобудівного комплексу України / В. В. Дикань // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. IX Міжнар. наук.-практ. конф. (5–8 черв. 2013 р., Харків). – Х., 2013.– С. 117.

39. Дикань В. В. Підвищення інноваційної активності підприємств машинобудівного комплексу як ключовий чинник інноваційного розвитку машинобудування в Україні / В. В. Дикань // Сучасні інформаційні технології в економіці та управлінні підприємствами, програмами та проектами: тези доп. XI Міжнар. наук.-практ. конф. (9–13 вересня. 2013 р., Рибаче). – Харків: НАУ, 2013. – С. 48-49.

40. Дикань В. В. Вітчизняне транспортне машинобудування як основа розвитку залізничного транспорту України / В. В. Дикань // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2013: материалы VIII Междунар. науч.-практ. конф. (8-11 окт. 2013 г., Судак). – К.: ГЭТУТ, 2013. – С. 197-198.

41. Дикань В. В. Удосконалення системи інфраструктурного забезпечення інноваційної діяльності підприємств машинобудівної галузі [Електронний ресурс] / В. В. Дикань // Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно-інвестиційного розвитку: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (22-25 жовт. 2013 р., Харків). – Режим доступу: <http://ekon.uira.edu.ua>.

АНОТАЦІЯ

Дикань В.В. Забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. - Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна Міністерства освіти і науки України, Харків, 2014.

Дисертацію присвячено розробленню теоретико-методологічних підходів, методичних основ і практичних рекомендацій щодо забезпечення розвитку машинобудівного комплексу України в умовах створення промислово-логістичної системи.

У дисертації запропоновано поняття «промислово-логістична інтеграція» і визначено його сутнісно-змістовну характеристику. Розроблено концепцію розвитку вітчизняного машинобудування на основі промислово-логістичної інтеграції, яка включає принципи, об'єкти, предмети, суб'єкти, цілі, завдання, технологію та мотиваційний комплекс такої інтеграції. Розроблено стратегію державного регулювання формування та функціонування промислово-логістичної системи як базису для створення високотехнологічного, наукомісткого, ефективного, конкурентоспроможного за європейськими стандартами машинобудівного комплексу України. Визначено організаційно-економічний механізм забезпечення інноваційного та інтелектуального розвитку машинобудування на основі функціонування промислово-логістичних центрів. Удосконалено концепцію управління розвитком високотехнологічних виробництв в Україні, професійно-кваліфікаційну систему формування ринку освітніх послуг і фахівців для машинобудівного комплексу країни, методичний підхід до оцінки синергетичного ефекту промислово-логістичної інтеграції. Розвинено теоретичні аспекти конкурентостійкості вітчизняних підприємств машинобудування у складі промислово-логістичної системи, теоретичне підґрунтя інтеграційного розвитку машинобудівних підприємств та уточнено систему ефектів від функціонування промислово-логістичної системи.

Ключові слова: державне регулювання, розвиток, інтеграція, промислово-логістична система, промислово-логістичний центр, конкурентоспроможність, інноваційний розвиток, потенціал, стратегія, ефект, машинобудування.

АННОТАЦИЯ

Дикань В.В. Обеспечение развития машиностроительного комплекса Украины в условиях создания промышленно-логистической системы. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 - экономика и управление национальным хозяйством. - Харьковский национальный университет имени В.Н. Каразина Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2014.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методологических подходов, методических основ и практических рекомендаций по обеспечению развития машиностроительного комплекса Украины в условиях создания промышленно-логистической системы.

Определены закономерности развития машиностроительного комплекса Украины, которые основываются на анализе его функционирования, выделении проблем, изучении существующих общесистемных, общепроизводственных, инновационно-технологических закономерностей. Они трансформированы в принципы концепции и стратегии развития машиностроительного комплекса с учетом необходимости активизации интеграционных процессов относительно реализации инновационной и социально-ориентированной модели его развития для обеспечения конкурентоспособности страны.

Разработано концепцию управления развитием высокотехнологических производств в Украине, которая направлена на внедрение инновационной модели развития промышленности и обеспечение высокого уровня социального развития в Украине на основе расширения внутреннего рынка и стимулирования внешнего рынка потребления высокотехнологической продукции, за счет уточнения механизмов по уровням управления, целей развития высокотехнологических производств в контексте реализации ценностей социально-ориентированной экономики. Это позволяет выбрать правильный вектор и сформировать стратегию качественных социально-экономических изменений в Украине.

Определена сущностно-содержательная характеристика понятия «промышленно-логистическая интеграция» как процесса координации и сочетания межотраслевого технологического цикла в ходе широкомасштабной многоуровневой интеграции научно-производственных предприятий машиностроения и инфраструктурных предприятий в составе логистической сети продвижения инновационной продукции с целью обеспечения реализации проектов повышения конкурентоспособности экономики страны. Определены ключевые аспекты реализации промышленно-логистической интеграции как действенного организационно-экономического механизма стратегии социально-экономического развития экономики.

Раскрывая ключевую роль государственной политики в процессах обеспечения конкурентоспособности и развития машиностроения Украины, установлены ее формы, методы и инструменты. Определено, что инновационное развитие машиностроения определяется активизацией производственно-научных связей предприятий и усовершенствованием инфраструктурного обеспечения инновационной деятельности, в том числе его информационно-логистического блока. Установлена непосредственная связь между инновационной активностью предприятий машиностроения и их кадровым потенциалом. Предложено создание сбалансированной профессионально-квалификационной системы формирования рынка образовательных услуг и специалистов для машиностроительного комплекса, основными элементами которой являются центры обучения проектирования и моделирования, цель которых – повышение интеллектуального потенциала и профессионального уровня работников.

Установлено, что процессы роста в машиностроительном комплексе Украины зависят от формирования промышленно-логистической системы, которая является совокупностью подсистем, которые, взаимодействуя, активно используют знания о новейших достижениях НТП и воплощают его результаты в конкурентоспособную продукцию. Определены этапы формирования промышленно-логистической системы в машиностроительном комплексе Украины, состав, задания ее подсистем. Предложена концептуальная модель промышленно-логистической системы в разрезе отдельного региона, функционирование которой обуславливает появление специфических факторов конкурентоспособности как предприятий-участников системы, так и региона в целом. Установлен перечень конкурентных преимуществ, которые получают предприятия при условии участия в промышленно-логистической системе.

Сформирован организационно-экономический механизм обеспечения инновационного и интеллектуального развития машиностроения на основе функционирования промышленно-логистических центров, что позволило раскрыть содержание, последовательность этапов их формирования, организационную структуру и определить особенности и направления деятельности подразделов центра относительно реализации существующего научно-технического потенциала и создания условий для повышения уровня конкурентоспособности продукции отечественного машиностроения.

Разработана стратегия государственного регулирования формирования и функционирования промышленно-логистической системы как базиса для создания высокотехнологического, наукоемкого, эффективного, конкурентоспособного по европейским стандартам машиностроительного комплекса Украины путем определения этапов и механизма реализации стратегии, что в комплексе позволит обеспечить эффективность инновационного развития машиностроительного комплекса и всей промышленности.

Эффекты функционирования промышленно-логистической системы систематизированы по уровням. Ключевыми видами эффектов, которые отображают специфику такого вида систем, признаны эффекты формирования конкурентоспособной цепи ценностей и интегративно-стратегического развития территорий. Разработаны социально-экономические показатели оценки эффективности формирования промышленно-логистической системы региона с целью обеспечения развития машиностроительного комплекса.

Ключевые слова: государственное регулирование, развитие, интеграция, промышленно-логистическая система, промышленно-логистический центр, конкурентоспособность, инновационное развитие, потенциал, стратегия, эффект, машиностроение.

ABSTRACT

Dykan V.V. Providing of machine-building complex of Ukraine development in the conditions of the industrially-logistic system creation. - Manuscript copyright.

Dissertation for the Doctor of Economics degree, major 08.00.03 - economics and management of the national economy. – V.N. Karazin Kharkiv National University, Kharkiv, 2014.

The dissertation paper is devoted to development of theoretical, methodological approaches, methodical bases and practical recommendations of providing of machine-building complex of Ukraine development in the conditions of the industrially-logistic system creation. A concept of "industrially-logistic integration" is offered in the dissertation paper and its essence and semantic description is determined. Conception of the Ukrainian machine-building development on the basis of industrially-logistic integration, that includes principles, objects, subjects, aims, tasks, technology and motivational complex of such integration is worked out. Strategy of government control of industrially-logistic system forming and functioning as the

base for creation of hi-tech, effective, competitive by the European standards machine-building complex of Ukraine is worked out. The organizationally-economic mechanism of machine-building innovative and intellectual development providing is certain on the basis of functioning of industrially-logistic centers. Conception of management development of hi-tech productions in Ukraine, professionally-qualifying system of educational services market forming and specialists for the machine-building complex of the country, methodical approach to the estimation of industrially-logistic integration synergistical effect is improved. Theoretical aspects of machine-building enterprises competitiveness in the industrially-logistic system composition, theoretical base of machine-building enterprises integration development are determined and the system of effects of the industrially-logistic system functioning is specified.

Keywords: government control, development, integration, industrially-logistic system, industrially-logistic center, competitiveness, innovative development, potential, strategy, effect, machine-building complex

Дикань Валерія Володимирівна

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДІВНОГО КОМПЛЕКСУ
УКРАЇНИ В УМОВАХ СТВОРЕННЯ ПРОМИСЛОВО-ЛОГІСТИЧНОЇ
СИСТЕМИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано згідно з авторським оригіналом

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

Підписано до друку 12. 03. 2014 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 1,9 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.
Зам. № 75. Безкоштовно.

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