

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ОСТРОВЕРХ НАТАЛІЯ МИКОЛАЇВНА

УДК 334.72

**ВПЛИВ ПРИВАТИЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО
МАШИНОБУДУВАННЯ НА ПРОЦЕС ЗМІН У ТРАНСФОРМАЦІЙНІЙ
ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ**

08.06.01 – економіка, організація і управління підприємствами

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2006

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. В останні роки ХХ-го століття і на початку ХХІ-го століття вітчизняна економіка, як і економіка багатьох інших постсоціалістичних країн, при здійсненні реформ та структурних зрушень наштовхувались на ряд об'єктивних та суб'єктивних труднощів, першочерговими і визначальними серед яких є протиріччя перетворень у сфері відносин власності, насамперед, в процесі приватизації. Однією з важливих і до кінця не вирішених проблем приватизації в Україні є стабілізація економіки і підвищення в цілому її ефективності. При цьому стійке і послідовне перетворення в життя приватизаційної політики держави розглядається як один з критеріїв, що характеризують ефективність ринкового реформування та перетворення форм власності.

З метою надання приватизації в Україні інвестиційної привабливості виникає потреба у вдосконаленні регулювання процесу роздержавлення і забезпеченні на цій основі активізації інвестування. Нині, враховуючи соціально-економічний стан, який склався на підприємствах залізничного машинобудування, не втрачає актуальності визначення напрямків поліпшення приватизаційного клімату і шляхів підвищення активності процесу роздержавлення.

Значний внесок у дослідження проблем роздержавлення і приватизації, який зробили вітчизняні вчені Базилевич В., Жадан І., Ларцев В., Ледомська С., Пасхавер О., Сажин М., Селезньов В., Тараторін Ю., Філюк Г., Чечетов М., Чібриков Г., Чубукова О.Ю., чиї праці присвячені вивченню питань державного регулювання приватизації державної власності, роздержавленню перш за все монопольних структур, зростанню нового капіталу за рахунок приватизації, висвітленню сутності, основних форм, виділенню основних особливостей етапів і періодизації приватизації, класифікації основних понять і різновидів приватизації. Разом з тим слід зазначити, що проведені дослідження ще далеко не вичерпали всього спектру питань, пов'язаних з приватизацією. Виникає потреба у вдосконаленні регулювання цього процесу на підприємствах залізничного машинобудування, де ці проблеми недостатньо вивчені і багато з них знаходяться тільки у стадії розробки.

У зв'язку з цим проблема впливу приватизації підприємств залізничного машинобудування на процес змін у трансформаційній економіці України є актуальною, що й визначило вибір теми дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконувалась у відповідності з планами науково-дослідних робіт Національної академії управління, у тому числі за участю автора в темі: “Дослідження процесів впливу реформування форм власності і господарювання на базі пасажирської служби Південної залізниці” (номер державної реєстрації 0105V003603).

Мета і завдання дослідження. Основна мета дисертаційного дослідження, полягала у визначенні науково обґрунтованих шляхів впливу державного регулювання на приватизацію підприємств залізничного машинобудування, а також у розробці пропозицій щодо збільшення позитивних, трансформаційних та структурних зрушень в економіці України, на цій основі підвищення її ефективності. Домінантною основою при цьому є отримання не тільки ефективної власності, але і ефективного власника.

Для реалізації цієї мети в дисертації постала необхідність вирішення таких завдань:

- визначення змісту приватизації та її місця у системі економічних відносин;
- обґрунтування необхідності державного регулювання приватизації;
- виділення окресленого кола нерівноважних соціально-економічних систем в процесі самоорганізації і приватизації;
- висвітлення процесів приватизації в перехідній економіці через призму формаційної парадигми, альтернатив і концепцій розвитку;
- систематизація іноземного досвіду державного регулювання приватизації і встановлення можливостей його адаптації до умов господарювання в Україні;
- визначення основних напрямків вдосконалення механізмів державного регулювання приватизації і шляхів підвищення її ефективності в умовах трансформаційних перетворень економіки.

Об'єкт дослідження – процес приватизації промислових підприємств у трансформаційній економіці України.

Предмет дослідження – вплив приватизації підприємств залізничного машинобудування на процес структурних зрушень у трансформаційній економіці України.

Методи дослідження. Для досягнення мети дисертації були проведені дослідження, які ґрунтуються на засадах наукових концепцій і теоретичних розробок вітчизняних і зарубіжних вчених у сфері роздержавлення та приватизації. В роботі використано методи: систематизації – в процесі

класифікації основних понять і різновидів приватизації; візуально-графічний – для визначення основних результатів, описання основних форм, виділення етапів і періодизації приватизації в наочній формі; статистичного аналізу – в процесі дослідження зростання капіталу за рахунок приватизації. Методологічною основою дослідження є комплексний підхід до проблем приватизації в їх взаємозв'язку і взаємозалежності. Інформаційною і теоретичною базою дослідження стали закони і нормативні акти України з питань роздержавлення та приватизації, наукові огляди з проблеми дослідження, матеріали публікацій наукових праць з питань приватизації, статистичні дані, наукові звіти, матеріали власних досліджень.

Наукова новизна одержаних результатів дослідження полягає в розробці теоретичних основ і практичних рекомендацій щодо удосконалення державного регулювання приватизації підприємств залізничного машинобудування, а саме:

вперше:

- проведено формалізацію чинників приватизації в перехідній економіці через призму формаційної парадигми, альтернатив і концепцій сучасного розвитку держави;

удосконалено:

- тлумачення сутності змін методологічних і теоретичних аспектів взаємодії приватизації та державного регулювання економіки, використання й дотримання основних принципів яких дозволяє отримати більш ефективну форму власності і ефективного власника;

- методологічне забезпечення оцінки економічного стану підприємства при визначенні потенціалу резервів саморозвитку об'єктів залізничного машинобудування в процесі зміни форм власності, використання яких створює умови для залучення інвестицій;

дістали подальшого розвитку:

- детальне визначення уточненого економічного змісту категорії реформування форм власності в період переходу до ринкових відносин. На відміну від існуючих визначень, сформульована дефініція розкриває напрямки поліпшення приватизаційного клімату і шляхи підвищення ефективності процесу роздержавлення;

- методичні підходи до визначення нерівноважних соціально-економічних систем в контексті положень рівноваги, стійких граничних циклів, єдності процесів самоорганізації. При цьому особливе місце

надається питанню пошуку хаотичних рухів в соціально-економічних системах і виникнення організації з хаосу;

- обґрунтування доцільності розробки базових елементів організаційно-економічного механізму приватизації підприємств залізничного машинобудування, що створює підґрунтя для найбільш перспективних шляхів залучення як внутрішніх, так і іноземних інвестицій.

Практичне значення отриманих результатів. Результати, отримані в дисертації, спрямовані на підвищення ефективності підприємств залізничного машинобудування в постприватизаційний період шляхом визначення більш ефективної форми власності. Основні пропозиції викладені в дисертації, можуть бути втілені на багатьох промислових підприємствах нашої держави в процесі приватизації. Запровадження вказаних пропозицій дозволить ефективно використовувати потенціал промислових підприємств залізничного машинобудування.

Підтвердженням практичної важливості розроблених автором науково-методичних основ здійснення приватизації є розробка на їх засадах реальних приватизаційних проектів. Основні наукові результати дослідження впроваджено на деяких підприємствах зокрема на державному підприємстві "Південна залізниця" при розробці стратегії впливу реформування форм власності і господарювання на базі пасажирської служби (довідка від 19 травня 2005 р.), на ВАТ "Конотопський завод по ремонту дизель-потягів" при розробці стратегії приватизації підприємства (довідка від 18 травня 2005 р.), на ЗАТ "Харківський вагонобудівний завод" при розробці стратегії зміни форми власності підприємства (довідка від 21 грудня 2004 р.). Наукові результати дисертаційної роботи знайшли своє практичне застосування в департаменті залізничного транспорту "Укрзалізниця" Міністерства транспорту і зв'язку України в процесі розробки стратегії оновлення рухомого складу на підприємствах залізничного машинобудування нашої держави (довідка від 23 січня 2006 р.). Результати наукових досліджень використано в навчальному процесі Української державної академії залізничного транспорту (довідка від 30 січня 2006 р.), при викладені курсу.

Основний внесок здобувача. Дисертаційне дослідження є особистою роботою автора. В наукових працях опублікованих у співавторстві, особистий внесок здобувача відображений у списку його публікацій за темою дисертації.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і висновки дисертаційної роботи були оприлюднені на міжнародних всеукраїнських наукових та науково-практичних конференціях і конгресах:

III-й Міжнародній науковій конференції "Проблеми економіки транспорту" (Дніпропетровськ, 2003); Четвертому міжнародному науковому конгресі "Державне управління та місцеве самоврядування", (Харків, 2004); Всеукраїнській науковій конференції, присвяченій 150-річчю з дня народження видатного українського вченого, академіка Академії наук України М.Ф. Сумцова, (Харків, 2004); XII-й міжнародній науково-практичній конференції "Інформаційні технології, наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я", (Харків, 2004); П'ятому міжнародному науковому конгресі "Державне управління та місцеве самоврядування", (Харків, 2005); XIII-й міжнародній науково-практичній конференції "Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я", (Харків, 2005); IV-му Міжнародному науковому семінарі "Сучасні проблеми інформатики в управлінні, економіці, освіті", Київ-Луцьк-оз. Світязь, 2005; 68-й Міжнародній науково-технічній конференції "Проблеми ресурсосбереження на транспорті" (Харків, 2006).

Публікації. Основні положення і висновки дисертації викладені в 12 наукових працях, з них сім статей опублікованих у фахових наукових виданнях, в тому числі три одноосібні. Особисто автору належить 2,4 д.а.

Структура і обсяг роботи. Дисертація складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (95 найменувань). Робота викладена на 163 сторінках основного тексту, містить 1 ілюстрацію, 29 таблиць по тексту.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність дисертації, сформульовано її мету і завдання, предмет та об'єкт дослідження, визначено його наукову новизну та практичне значення.

У першому розділі «Теоретичні основи приватизації» обґрунтовано сутність, економічний зміст реформування форм власності в період переходу до ринкових відносин, формаційні парадигми, альтернативи і концепції розвитку в перехідній економіці, а також нерівноважні соціально-економічні системи в теорії самоорганізації.

Особливість впливу приватизації підприємств як економічної категорії власне і полягає в тому, що постприватизаційна поведінка підприємств

відображає сутність відповідних процесів, що з'являються впродовж виробничої та господарської діяльності підприємства, в результаті приватизації.

Процес реформування відносин власності підприємств в Україні супроводжується роздержавленням і приватизацією, що пов'язано перебудовою економіки, зміною форм господарювання. Сучасна політика приватизації підприємств в Україні, як і розвиток економіки, має свою специфіку і є суперечливою, оскільки базується, з однієї сторони, на Державній Програмі приватизації на 2003 – 2008 роки, а з іншої – на традиціях адміністративного регулювання. При цьому не є виключенням і об'єкти залізничного машинобудування.

Саме сутність приватизації і полягає в обмеженні адміністративного втручання державних управлінських структур у господарську та інвестиційну діяльність підприємств. Роздержавлення – це розширення самостійності підприємств, це вихід держави з оперативного господарського керівництва первісними господарськими ланками, це суттєва зміна форм і методів господарювання.

Розвиток форм власності в процесі роздержавлення і приватизації є одним з головних, основополагаючих напрямків ринкової трансформації України. Зорієнтованих на досягнення фундаментальних цілей економічного прогресу – підвищення ефективності суспільного виробництва і трудової активізації колективів підприємств. Успішне і результативне досягнення цих цілей потребує визначення і обґрунтування їх найбільш дієвих факторів, встановлення і вибору пріоритетних задач з роздержавлення і приватизації. Автор дослідження вбачає найбільш важливі пріоритети в роботі з роздержавлення і приватизації в необхідності виконання наступних задач (рис.1).

Характеристика формування пріоритетів роздержавлення і приватизації

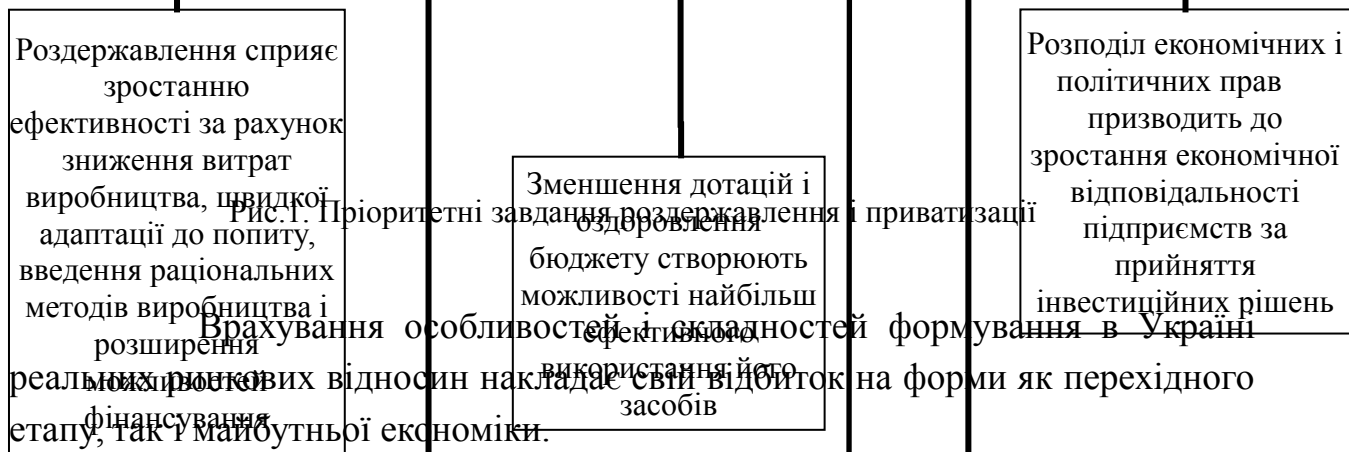
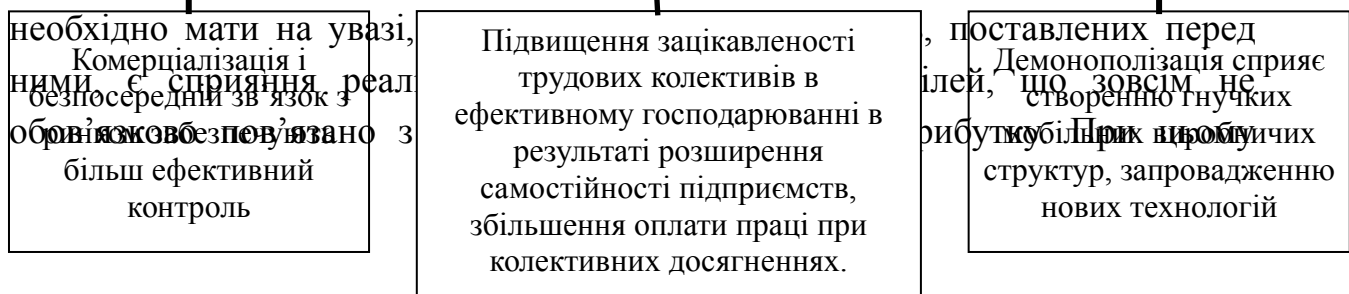


Рис. 1. Пріоритетні завдання роздержавлення і приватизації

Браhuвання особливостей і складностей формування в Україні реального сектора економіки накладає свій відбиток на форми як перехідного етапу, так і майбутньої економіки.

При цьому важливо бачити істотні відмінності стратегічних цілей розвитку підприємств України і безпосередніх цілей економіки і суспільства на нинішньому етапі.

Так, здійснюючи оцінку ефективності державних підприємств,



варто пам'ятати і негативні фактори, які можливі в процесі, приватизації і роздержавлення підприємств (рис. 2).



У другому розділі «Методичні підходи і форми впливу приватизації на підприємства залізничного машинобудування України» на основі проведеного дослідження господарської діяльності крупних підприємств залізничного машинобудування України визначено вплив приватизації на поточне становище суб'єктів господарювання і власне на процес формування і реалізації економічної поведінки підприємств в сучасних умовах. При цьому, значна увага була приділена проблемі зношеності рухомого складу "Укрзалізниці". Не дивлячись на те, чи буде вона приватизована, чи залишиться державним підприємством, - попит на вагони, електровози і тепловози, а також комплектуючі та запасні частини до них буде постійним і матиме тенденцію до збільшення. Таким чином, враховуючи, що значна частина рухомого складу зношена, логічною буде думка, що вагонобудівні,

вагоноремонтні і електровозоремонтні заводи у найближчі роки будуть стабільно завантажені роботою.

Для того, щоб реалізувати державні пріоритети в машинобудуванні, у тому числі й залізничному машинобудуванні, яке є складовою частиною всього машинобудівного комплексу України, необхідно розробити механізм міжгалузевого переливання капіталу. Для нашої країни ця проблема особливо актуальна, оскільки співвідношення обсягів інвестицій і амортизаційних відрахувань складається не на користь машинобудівного виробництва. В останні 10-12 років доля галузі в амортизаційних відрахуваннях промисловості у 2-4 рази перевищувала їх долю в розрахунках по капітальних вкладеннях. Тобто машинобудування, у тому числі і залізничне машинобудування, поряд з легкою промисловістю і сільським господарством інвестувало розвиток паливно-енергетичного комплексу та чорної металургії, питома вага яких у структурі промисловості помітно зростає.

Варто нагадати, що в радянські часи, вантажні та пасажирські вагони виробляли біля десяти заводів на увесь СРСР. При цьому Уральський вагонобудівний завод, нині "Уралвагонзавод" (Нижній Тагіл), і Маріупольське виробниче об'єднання "Азовмаш" покривали майже половину потреб країни у вагонах, причому "Азовмаш" було і залишається фактичним монополістом СНД по виробництву цистерн.

У незалежній Україні в галузі залізничного машинобудування найкрупнішими підприємствами нині є АТ "Крюківський вагонобудівний завод", ВАТ "Дніпровагонмаш", ВАТ "Стаханівський вагонобудівний завод", державна холдингова компанія "Луганськтепловоз". Крім того, ВАТ "Азов" (колишнє ВО "Азов") виробляє залізничні цистерни, значна частина яких експортується.

Як показали результати проведеного дослідження, названі підприємства у переважній більшості змінили форму власності і стали приватизованими, або знаходяться у стадії роздержавлення (як, наприклад, державне підприємство "Дніпропетровський електровозобудівний завод", котрий розпочав випуск пасажирських електровозів змінного струму з асинхронним двигуном і це є першим пасажирським електровозом, виготовленим в Україні на засадах спільного проекту вітчизняного заводу і компанії "Siemens" (Німеччина), розробленим науково-дослідним інститутом, що входить до складу ДП "Дніпропетровський електровозобудівний завод"). Всі вище вказані підприємства є найкрупнішими в галузі залізничного машинобудування України.

В дисертаційному дослідженні більш ґрунтовно була висвітлена доцільність економічного розвитку при зміні форм власності на двох звичайних підприємствах залізничного машинобудування - ВАТ "Конотопський завод по ремонту дизель-потягів" і ЗАТ "Харківський вагонобудівний завод". Проведений аналіз роботи названих підприємств за 2000-2004 роки показав, що для них притаманні схожі господарські проблеми, подібні тенденції розвитку, хоч без сумніву працюють вони з різною ефективністю використання своїх власних і позичкових коштів.

Результати проведеного дослідження виявили зростання величини оборотних активів на даних підприємствах. При цьому вказане зростання оборотних активів відбувається на базі зниження величин власного капіталу і одночасно збільшення обсягів позичкових засобів, що використовувались підприємствами у своїй роботі. На кінець звітної періоду на даних підприємствах повністю погашаються довгострокові зобов'язання, що поліпшує їх фінансове становище і не ставить перед ризиком банкрутства.

Проте аналіз ліквідності показав, що на обох підприємствах спостерігається перевищення позичкових коштів над власними і недостатній обсяг найбільш ліквідних активів для своєчасного погашення своїх короткострокових зобов'язань.

Аналіз показників ділової активності цих підприємств показав на схожість тенденцій їх розвитку за період з 2001 по 2004 роки щодо зростання чистого обсягу продажу, поліпшення використання основних і оборотних засобів, зростаючої оборотності кредиторської заборгованості і активів у цілому, зниження тривалості операційного та фінансового циклів. Однак показники прибутковості роботи на даних підприємствах вказують на те, що ці підприємства на кінець звітної періоду працюють не отримуючи прибутку.

Тому одним з найважливіших висновків для вказаних підприємств є або пошук більш ефективного власника, або зміна форми власності.

Як показали результати проведеного дослідження, в умовах переходу економіки України до ринкових відносин особливого значення набуває економічне прогнозування, яке має своїм об'єктом процес розширеного виробництва, а предметом дослідження – закономірності та способи розробки економічних прогнозів, що власне є метою пізнання можливого стану економічних об'єктів у майбутньому. З метою раціонального та ефективного виконання прогнозу майбутнього стану зовнішнього середовища

пропонується проводити узагальнену експрес - діагностику значення кожного чинника зовнішнього середовища виробництва.

Апріорна оцінка якості запропонованого методу прогнозування приватизації власності підтвердила його адекватність процесам і явищам, що досліджувались в дисертації.

У третьому розділі *«Основні напрямки розвитку приватизації власності підприємств сфери залізничного машинобудування»* досліджуються шляхи приватизації об'єктів залізничного машинобудування, визначення особливостей нинішнього стану і деяких її факторів, перспективи розвитку підприємств залізничного машинобудування України в постприватизаційний період.

Дослідження механізму приватизації власності, у тому числі і в сфері підприємств залізничного машинобудування, показало, що він представляє собою систему послідовних взаємопов'язаних дій, що опираються на наукові і методичні розробки та забезпечують перехід від державної власності до колективної та приватної з метою зростання ефективності виробництва як на підприємствах, що змінили форму господарювання, так і в економіці в цілому. Він повинен сприяти вирішенню діалектичного протиріччя між створенням майна (матеріального або духовного інтелектуального) і відчуження його від володіння, використання та розпорядження цим майном. Іншими словами, механізм приватизації покликаний вирішити існуючі протиріччя між виробничими силами і виробничими відносинами.

Основою поступового економічного розвитку є реформування форм власності в аспекті вдосконалення форм її реалізації щодо вирішення протиріч між де-юре і де-факто рівнем усупільнення засобів виробництва.

Механізм приватизації повинен розроблятися з тією метою, щоб він міг безпосередньо використовуватися керівництвом і працівниками підприємств для переходу до різноманітних недержавних форм господарювання. Він необхідний також приватизаційним комісіям для надання обґрунтованих рекомендацій державним підприємствам з питань зміни форм власності у залежності від їх розмірних характеристик та фінансово-економічного стану.

Приватизація на підприємствах залізничного машинобудування має проходити в декілька етапів, що дозволяє послідовно і без порушень функціонування виробництва перейти від однієї форми господарювання до іншої. На першому етапі має з'явитися бажання, намір змінити форму господарювання на підприємстві, перейти до нової форми власності. На другому етапі приватизації необхідно провести детальне обстеження

фінансово-економічного стану підприємства, яке проводиться спеціалістами. На третьому етапі приватизації необхідно зробити об'єктивну оцінку вартості підприємства, враховуватиме його фінансово-економічний стан, а також його положення на ринку. На четвертому етапі здійснюється вибір нової форми господарювання. На п'ятому етапі відбувається безпосередня зміна форм господарювання на підприємстві.

В дисертації встановлено, що з метою удосконалення порядку приватизації великих підприємств, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави (в тому числі і в сфері залізничного машинобудування), а також підприємств-монополістів доцільно:

відійти від принципу: прибуткові об'єкти – на приватизацію, а збиткові - залишати в державній власності або в комунальній;

передбачити у програмі приватизації, що в умовах конкурсів та договорів купівлі-продажу контрольних пакетів акцій стратегічно важливих підприємств обов'язково встановлюється відповідальність (у тому числі майнова) покупця за призупинення такого підприємства за значне скорочення обсягів виробництва у післяприватизаційний період, а також визначення умов, за яких проданий пакет акцій у беззастережному порядку повертається у власність держави в разі порушення вимог законодавства чи умов договору купівлі-продажу акцій;

переглянути переліки об'єктів, які внесені до цієї групи приватизації;

визначити переліки об'єктів приватизації, в яких контрольні пакети акцій будуть зберігатися у державній власності безстроково або протягом невизначеного терміну;

визначити галузеві міністерства та інші уповноважені органи, які будуть здійснювати функції з управління корпоративними правами держави;

для недопущення приватизації стратегічно важливих підприємств нерезидентами України, які є конкурентами таких підприємств на світовому ринку, з метою згортання українського виробництва чи переорієнтації його виключно на внутрішній ринок, законодавчо врегулювати механізм участі таких іноземних промислових інвесторів у процесах приватизації стратегічних підприємств;

Фонду державного майна України, Генпрокуратурі України, Державній податковій адміністрації, Міністерству внутрішніх справ, Службі безпеки, Державній комісії з цінних паперів та фондового ринку, Антимонопольному комітету, Національному банку України здійснювати спільні скоординовані

заходи, спрямовані на припинення зловживань у процесі приватизації та при використанні державного майна.

Лише за цих умов можна захистити нашу економічну незалежність і національну безпеку.

Одним з оптимальних рішень питання пошуку стратегічного інвестора для галузі залізничного машинобудування, в контексті перспектив розвитку його підприємств у постприватизаційний період, є співпраця з профільними іноземними, зокрема, російськими підприємствами. Такий підхід, по-перше, дозволяє розвивати власне залізничне машинобудування і забезпечити фундамент для інтенсивного зростання низки суміжних галузей. По-друге, дає можливість залучити в економіку додаткові іноземні інвестиційні кошти і створити нові робочі місця. По-третє, налагодити збут власної продукції з високою додатковою вартістю на великому за своєю ємністю російському ринку. В результаті – підвищення ефективності роботи вітчизняної залізниці, зростання валютних відрахувань до бюджету, збільшення валового внутрішнього продукту.

Отже, подальша трансформація власності має здійснюватись на базі високої ефективності економіки та раціоналізації її структури.

ВИСНОВКИ

У дисертації на основі проведеного дослідження здійснено теоретичне обґрунтування та практичне вирішення актуального наукового і практичного завдання щодо визначення впливу приватизації підприємств залізничного машинобудування на процес змін у трансформаційній економіці України. Основні висновки, отримані в результаті дослідження полягають у наступному:

1. Встановлено, що трансформація власності є одним з найголовніших чинників, спрямованих на подолання економічної кризи та її негативних наслідків в економіці України, розвиток ринкових відносин, підвищення ефективності виробництва. Проте, проблема трансформації власності залишається невирішеною через те, що не відповідає потребам процесу приватизації підприємств в умовах ринкового середовища з притаманними йому властивостями змін, цільового спрямування глибини і масштабності.
2. Обґрунтовано механізм приватизації для підприємств залізничного машинобудування, що представляє собою систему послідовних взаємопов'язаних дій, які опираються на наукові і методичні розробки

та забезпечують перехід від державної власності до колективної та приватної з метою зростання ефективності виробництва, як на підприємствах, що змінили форму господарювання, так і в економіці в цілому.

3. Згідно з логікою призначення організаційно-економічного механізму приватизації введено в науковий обіг поняття уточненого змісту категорії реформування форм власності в період переходу до ринкових відносин, де на відміну від існуючих визначень, сформульована дефініція розкриває напрямки поліпшення приватизаційного клімату і шляхи підвищення активності процесу роздержавлення.
4. Доведено, що найзначнішими вимогами до здійснення самого процесу приватизації підприємства залізничного машинобудування в сучасних умовах є доцільність, комплексність, ґрунтовність, системність і динамічність.
5. Визначено, що обов'язковими процедурами перед проведенням приватизації підприємства залізничного машинобудування повинні бути санація і реструктуризація, які забезпечили б відповідність його структури потребам зовнішнього і внутрішнього середовища та його цільових функцій.
6. Удосконалення порядку приватизації великих підприємств, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави (в тому числі і для підприємств залізничного машинобудування), а також для підприємств – монополістів, необхідна розробка низки спеціальних заходів, що знайшли обґрунтування в дисертації.
7. Виокремлено роль нерівноважних соціально-економічних систем в контексті положень рівноваги, стійких граничних циклів, єдності процесів самоорганізації, де особливе місце відводиться пошуку хаотичних рухів в соціально-економічних системах і виникненню організації з хаосу.
8. Дослідження методологічних і теоретичних аспектів взаємодії приватизації і державного регулювання економіки, використання і дотримання їх основних принципів дозволяє отримати більш ефективну форму власності і ефективного власника.
9. Розроблено в дисертації методичне забезпечення оцінки економічного стану при визначенні потенціалу резервів саморозвитку об'єктів залізничного машинобудування в процесі змін форм власності сприяє

залученню інвестицій та розвитку структури підприємства в кількісному та якісному відношенні.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ
статті у фахових наукових виданнях:

1. Позднякова Л.А., Дейнека А.Г., Ревуцкая Л.П., Островерх Н.Н. Новые формы реформирования в условиях рыночных отношений // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна. Актуальні проблеми гуманізації управління та регулювання економіки. – 2004. – № 612. – С.55 – 62. Особистий внесок автора: висвітлено нові форми реформування власності в умовах ринкових відносин.
2. Островерх Н.М. Перехідна економіка в контексті альтернатив і концепції розвитку // Коммунальное хозяйство городов: Науч. – техн. сб. Вып. 56. Серия: экономические науки.- К.: Техніка, 2004. – С. 287-293.
3. Островерх Н.М. Нерівноважні соціально-економічні системи // Коммунальное хозяйство городов: Науч. – техн. сб. Вып. 59. Серия: экономические науки. – К.: Техніка, 2004. – С. 328-335.
4. Островерх Н.М., Куденко А.І. Функції приватизації як соціально-економічного явища // Вісник Національного технічного університету "Харківський політехнічний інститут". Збірник наукових праць. Тематичний випуск: Технічний прогрес і ефективність виробництва. – Харків: НТУ "ХПІ", 2004. - № 26. – с. 109-116. Особистий внесок автора: висвітлено функціональні підходи до приватизації.
5. Островерх Н.М. Приватизація і державне регулювання економіки // Актуальні проблеми економіки. – 2005. - № 2. – С. 22-27.
6. Данько М.І., Островерх Н.М., Гриценко Н.В. Ресурсозберігаючі технології при організації маневрової роботи в умовах міжнародних транспортних коридорів // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2006. - № 14. – С. 7-8. Особистий внесок автора: визначені умови ефективного використання паливно-енергетичних ресурсів при проведенні маневрових операцій.
7. Островерх Н.Н. Основы построения модели приватизации // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2006. - № 14. – С. 68 – 69.

Тези конференцій:

8. Позднякова Л.А., Данько Н.И., Островерх Н.Н. Основные проблемы при формировании тарифной политики на железнодорожном

- транспорте України // "Проблеми економіки транспорту": Тези доповідей III-ої міжнародної наукової конференції. – Дніпропетровськ: 2003. – С. 85-86. Особистий внесок автора: висвітлено особливості змін форм власності на залізничному транспорті України.
9. Островерх Н.М., Орлова В.М. Альтернативні версії економічної трансформації // Тези IV-го Міжнародного наукового конгресу "Теорія та практика державного управління". Вип.. 9. "Державне управління та місцеве самоврядування": – 2004. – Х.: Видавництво Хар РІ НАДУ "Магістр", 2004. – С. 160-161. Особистий внесок автора: обґрунтовано альтернативні версії економічної трансформації.
10. Орлова В.М., Островерх Н.М., Куденко А.І. Фактори впливу інвестицій у перехідній економіці України // Доповіді XII-ої міжнародної науково-практичної конференції "Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я". – Харків: 2004. – С. 638. Особистий внесок автора: ґрунтовано значення приватизації в ході інвестування.
11. Орлова В.М., Островерх Н.М., Куденко А.І., Історико-економічні заходи цивілізаційного розвитку України // Матеріали наукової конференції "Музей і сучасність". – Харків: 2005. – С.98-99. Особистий внесок автора: висвітлено рушійні сили приватизації в економіці України.
12. Куденко А.І., Орлова В.М., Островерх Н.М. Взаємодія зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства // Тези V Міжнародного наукового конгресу "Державне управління та місцеве самоврядування. – Х.: Видавництво Хар. РІ НАДУ "Магістр", 2005. – С. 24-25. Особистий внесок автора: визначено роль зовнішніх чинників в процесі приватизації промислового підприємства.

АНОТАЦІЯ

Островерх Н.М. Вплив приватизації підприємств залізничного машинобудування на процес змін у трансформаційній економіці України. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.06.01 – економіка, організація і управління підприємствами. – Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2006.

У роботі розкрито економічний зміст реформування форм власності в період переходу до ринкових відносин. Дисертаційне дослідження спрямоване на розробку методичних підходів і форм впливу приватизації на підприємства залізничного машинобудування України.

Висвітлено основні напрямки розвитку приватизації власності підприємств сфери залізничного машинобудування в Україні. Сформульовано умови ринкового успіху, що враховують невизначеність середовища господарювання. Розкрито нову роль виробничої та управлінської структури підприємства. Розроблено організаційно-економічний механізм приватизації підприємств залізничного машинобудування в процесі нагромадження їх конкурентної переваги за умов невизначеності. Досліджено вплив розгалуженої системи факторів ринкової невизначеності на ефективність організаційно-структурної стратегії постприватизаційного підприємства залізничного транспорту.

Ключові слова: приватизація, забезпечення конкурентоспроможності, залізничне машинобудування, виробничо-економічна система, трансформаційна економіка.

АННОТАЦИЯ

Острове́рх Н.Н. Влияние приватизации железнодорожного машиностроения на процесс изменений трансформационной экономике Украины. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.06.01 – экономика, организация и управления предприятиями. – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2006.

В работе раскрыто экономическое содержание реформирования форм собственности в период перехода к рыночным отношениям. Диссертационное исследование направлено на разработку методических подходов и форм влияния приватизации на предприятия железнодорожного машиностроения Украины.

Освещены основные направления развития приватизации собственности предприятий, сферы железнодорожного машиностроения Украины. Сформулированы условия рыночного успеха, которые учитывают неопределенность среды хозяйствования. Розкрито нову роль

производственной и управленческой структуры предприятий. Разработан организационно-экономический механизм приватизации предприятий железнодорожного машиностроения в процессе накопления их конкурентного преимущества при условиях неопределенности. Исследовано влияние разветвленной системы факторов рыночной неопределенности на эффективность организационно-структурной стратегии постприватизационного предприятия железнодорожного транспорта.

Системно освещены особенности переходной экономики в контексте формационной парадигмы, альтернатив и концепций развития, а также неравновесные социально-экономические системы.

Исследовано состояние железнодорожного машиностроения Украины на современном этапе развития в целом и обоснована целесообразность экономического развития при изменении форм собственности на ОАО "Конотопский завод по ремонту дизель-поездов" и ЗАО "Харьковский вагоностроительный завод". Разработан социально-экономический прогноз развития предприятий железнодорожного машиностроения Украины.

Определены особенности нынешнего состояния приватизации предприятий и некоторых ее факторов, а также перспективы развития предприятий железнодорожного машиностроения Украины в постприватизационный период.

В диссертационной работе системно освещены правовые предпосылки приватизации объектов железнодорожного машиностроения в виде законов и нормативных актов о приватизации в Украине, о собственности, о предприятиях, предпринимательской деятельности и другие.

Определена стратегия приватизации предприятий железнодорожного машиностроения с учетом складывающейся социально-политической обстановки в стране, а также опыта приватизации в других странах. При этом выделено то, что по своим масштабам, темпам осуществления и социально-политическим целям приватизация в Украине – явление уникальное, ничего подобного в мире не проводилось. Приватизация – это часть далеко идущих реформ, призванных перестроить и либерализовать экономику нашей страны.

В диссертации основательно изложены принципы ускоренной приватизации, состоящие в следующем: сочетание приватизации в обязательном порядке (через установление заданий в Государственной программе приватизации) с инициативной приватизацией по заявкам любых юридических и физических лиц; соблюдение баланса интересов разных

социальных слоев общества; гибкое варьирование форм и подходов к приватизации в зависимости от специфики объектов; обеспечение широкой гласности и информации всех заинтересованных лиц о процессе приватизации; выбор способов и процедур, обеспечивающих наиболее высокие темпы приватизации.

В диссертационном исследовании определены основные цели, достигаемые с помощью приватизации предприятий железнодорожного машиностроения, которые состоят в следующем: формирование слоя частных собственников, способных эффективно распоряжаться полученной собственностью; повышение эффективности работы предприятий; содействие стабилизации государственных финансов; обеспечение социальной защиты населения и развитие объектов социальной инфраструктуры за счет средств, полученных от приватизации; создание конкурентной среды и обеспечение демонополизации народного хозяйства; привлечение иностранных инвестиций. При этом главной целью приватизации остается обеспечение перехода страны к эффективной, социально-ориентированной рыночной экономике.

Основные результаты исследования используются в практике работы предприятий Южной, Юго-Западной железных дорог и на предприятиях железнодорожного машиностроения, расположенных в Центральной и Восточной Украине в качестве методической основы для оптимизации их структур управления в постприватизационный период.

Ключевые слова: приватизация, обеспечение конкурентоспособности, железнодорожное машиностроение, производственно-экономическая система, трансформационная экономика.

THE SUMMARY

Ostroverkh N.N. Influence of the privatization of railway machine building enterprises for the process of changes in the transformational Ukrainian economy. – Manuscript.

The dissertation on competition of a scientific degree of candidate of economics under specialization 08.06.01 – economy, the organization and management of the enterprises. – Ukrainian state academy of a railway transport, Kharkiv, 2006.

The article considers essential aspects of privatization and government regulation of economy. Key problems of observance of management principles in transition countries are defined.

The dissertation covers a wide range of issues related to the and use integrated programmes formation for the privatization of railway machine building enterprises. Estimation of their functional direction and the economic efficiency has been given. The article considers the factors braking the privatization of railway machine building enterprises process thus forming the joint – stock company as a

corporate system. Proved by the analysis, the significance of regulation of the economic processes and their management is substantiated. As the method of the problem solving it is offered to use the group system of decision making dispersed in space that includes the method system of the group decision making and the instruments reducing that help to decrease subjectivity of the process result.

Key words: privatization, competitive advantage providing, of railway machine building, industrial-economic system, the transformational economy.

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Вищому навчальному закладі «Національна академія управління».

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор
Єрмошенко Микола Миколайович,
Вищий навчальний заклад “Національна академія управління”, проректор з наукової роботи, завідувач кафедри маркетингу і підприємництва.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Чубукова Ольга Юріївна,
Київський національний університет технологій і дизайну, завідувач кафедри економічної кібернетики; кандидат економічних наук, доцент

Чернов Віктор Васильович,
Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна,
доцент кафедри фінансів та кредиту.

Провідна установа: Львівський національний університет імені Івана Франка Міністерства освіти і науки України, кафедра менеджменту, м. Львів.

Захист відбудеться “___” _____ 2007р. о ___ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м.Харків, майдан Фейєрбаха,7, ауд.3.501.

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

Автореферат розісланий “___” _____ 2006 р.

Вчений секретар

спеціалізованої _____ вченої _____ ради

Чорнобровка І.В.

Островерх Наталія Миколаївна

**ВПЛИВ ПРИВАТИЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО
МАШИНОБУДУВАННЯ НА ПРОЦЕС ЗМІН У ТРАНСФОРМАЦІЙНІЙ
ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.06.01 – економіка, організація і управління підприємствами

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

Каличева Н.Є.

Підписано до друку "___" _____ 2006 року

Формат паперу 60x90/16. Друк різнографічний. Папір офсетний.

Обсяг 1,0 ум. друк. арк..

Замовлення № . Тираж 100 примірників. Безкоштовно.

Видавництво УкрДАЗТу, свідоцтво ДК 112 від 06.07.2000 р.

Друкарня УкрДАЗТу

61050, Харків – 50, майдан Фейсбаха,7