

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Якименко Наталія Василівна

УДК 656.078.8:658

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРОМИСЛОВИХ
ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ
КОРИДОРІВ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2008

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту
Міністерства транспорту і зв'язку України

Науковий керівник:

доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,
Українська державна академія
залізничного транспорту,
завідувач кафедри економіки, організації і
управління підприємством

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Шинкаренко Володимир Григорович,
Харківський національний автомобільно-
дорожній університет,
завідувач кафедри менеджменту;

доктор економічних наук, професор
Ларіна Рена Рінатівна,
Донецький державний університет
управління, завідувач кафедри логістики.

Захист відбудеться «__» _____ 2008 р. о __ годині на засіданні
спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українській державній академії
залізничного транспорту за адресою: м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

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

Автореферат розіслано «__» _____ 2008 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І.В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Вхідження України до Світової Організації Торгівлі спонукає підвищити конкурентоспроможність вітчизняних товаровиробників, що діють на внутрішньому і зовнішньому ринку в умовах глобалізаційних процесів. Першочергове значення в цьому напрямку належить розвитку транспорту й транспортної інфраструктури, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності вітчизняного промислово-транспортного комплексу та скорішому інтегруванню України з загальноєвропейською економічною системою.

Сучасні тенденції розвитку світової транспортної системи свідчать про зростання товаропотоків з Азії до Європи. Україна повинна скористатися своїм географічним місцерозташуванням і, розвиваючи мережу міжнародних транспортних коридорів (МТК), створити умови покращення конкурентоспроможності вітчизняного транспортного комплексу й товаровиробників, їх продукції та послуг на європейському ринку товарів та послуг.

Залучення на територію України додаткових транспортних потоків можливе за умови створення сукупності елементів транспортної логістичної системи. Наявність розгалуженої мережі транспортної логістичної інфраструктури вплине на покращення стану транспортної системи, надасть можливість вітчизняним товаровиробникам функціонувати в єдиному інформаційному просторі та використовувати у своїх нових розробках світові досягнення науки та техніки.

Необхідність підвищення ефективності діяльності суб'єктів ринкових відносин (підприємств транспорту та промисловості) створює передумови для розвитку інтегрованих об'єднань, що функціонують в мережі МТК. Це зумовить економічне зростання як держави, так і самих суб'єктів ринку, завдяки досягненню синергетичного ефекту їх діяльності, та забезпечить виробництво продукції і послуг, які зможуть конкурувати з аналогами провідних товаровиробників світу.

Вирішенню окремих завдань з формування та розвитку системи логістичної інфраструктури присвячені дослідження В. М. Беляєва, В.М. Горбатова, В. Л. Диканя, Р.Р. Ларіної, Л. Б. Миротіна, В. І. Павлова, О. М. Полякової, Т. А. Прокоф'євої та інших. У цих роботах розглядається необхідність створення елементів логістичної інфраструктури з метою забезпечення розвитку транспортної системи.

Такі вчені, як В. П. Бабич, О. О. Бакаєв, М. В., А. П. Голіков, О. Г. Дейнека, В.Л. Дикань, Ю. Ф. Кулаєв, А. М. Новікова, В. М. Соколов, А. М. Хахлюк, Ю.М. Цветов, В. Г. Шинкаренко та інші приділяли увагу питанню розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів на території України та зазначали необхідність їх розбудови з точки зору підвищення рівня транспортних потоків через територію України та ефективності взаємодії різних видів транспорту.

Питаннями організації, управління і функціонування інтегрованих структур займалися такі вітчизняні та зарубіжні вчені: Д. І. Бойко, О. М. Болтенкова,

С. Г. Галуза, В. Л. Дикань, В. В. Дикань, В. О. Мельник, І. В. Чернобровка та інші. У цих роботах обґрунтована доцільність та ефективність інтеграційних процесів у межах таких структур в економіці країни.

Разом з тим, незважаючи на наявність широкомасштабних розробок, ряд проблем вимагають подальших досліджень стосовно інтеграції вітчизняних промислових підприємств через мережу транспортної логістичної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів до європейського ринку товарів та послуг. Актуальність поставлених питань зумовила вибір теми, формування мети і завдань дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана згідно з планом науково-дослідної роботи кафедри економіки, організації та управління підприємством Української державної академії залізничного транспорту за темою «Залучення об'єктів підприємницької діяльності у сферу обслуговування транспортних коридорів», Національною програмою «Сприяння розвитку малого підприємництва в Україні на 2003 рр.», затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів від 16.11.2002р. № 657 (дог. № 2-НП-07КК-1-2003р.), відповідає цілям та задачам, поставленим у Законі України «Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 рр.» від 07.02.2002 № 3022-III.

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційної роботи є теоретичне обґрунтування та розробка методичних організаційно-економічних рекомендацій підвищення конкурентоспроможності промислового та транспортного комплексу України в рамках функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК).

Реалізація поставленої мети зумовила необхідність формулювання і вирішення наступних задач:

- розгляд тенденцій європейської транспортної політики, дослідження функціонування й перспектив розвитку пан'європейських та євразійських МТК, визначення їх пріоритетних напрямків з точки зору розвитку транспортної галузі та промислового комплексу України;
- уточнення поняття «міжнародний транспортний коридор»;
- проведення аналізу сучасного становища вітчизняного промислового й транспортного комплексу, визначення напрямків їх взаємодії з метою підвищення конкурентоспроможності;
- визначення та удосконалення переліку факторів, що визначають конкурентоспроможність товарів та послуг з точки зору споживача;
- обґрунтування необхідності створення елементів торгово-транспортної логістичної інфраструктури, визначення їх організаційно-правової форми й розробка механізму функціонування в умовах МТК;
- розгляд переліку ефектів від розбудови мережі МТК на території України;

- визначення основних напрямків інформаційного забезпечення суб'єктів промислового та транспортного комплексу з метою організації їх взаємодії та підвищення конкурентоспроможності;
- визначення доцільності створення промислово-фінансового об'єднання з метою активізації взаємодії транспорту та промисловості через мережу МТК;
- розробка методологічних аспектів функціонування промислово-фінансового об'єднання в умовах МТК;
- визначення ефекту діяльності промислово-фінансового об'єднання в умовах МТК.

Об'єкт дослідження – процеси забезпечення конкурентоспроможності промислово-транспортного комплексу України в умовах міжнародних транспортних коридорів.

Предмет дослідження – теоретичні і методологічні основи забезпечення конкурентоспроможності промислово-транспортного комплексу України в умовах міжнародних транспортних коридорів.

Методи дослідження. Теоретичною базою дисертаційного дослідження є: наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених та фахівців; законодавчі та нормативні акти України з питань розвитку мережі МТК та створення промислово-фінансових груп; статистичні дані, які відображають економічний стан вітчизняної промисловості та транспортної системи України.

Для проведення дослідження використані загальнонаукові й прикладні методи економічного аналізу: спостереження, порівняння та аналізу емпіричних даних – для постановки проблеми, визначення закономірностей розвитку об'єкта дослідження; статистичні – для оцінки сучасного стану промислового комплексу та транспортної системи; графічні – для оформлення висновків проведених досліджень; елементи системного підходу – для визначення місця інформаційного забезпечення у взаємозв'язку промислове підприємство - транспортна система – МТК; економіко-математичні - для визначення ефективності промислово-фінансового об'єднання, що функціонує в мережі МТК.

Наукова новизна отриманих результатів. Наукова новизна результатів дослідження полягає у теоретичному обґрунтуванні напрямків удосконалення діяльності вітчизняних промислових підприємств і підприємств транспортного комплексу України та у розробці практичних рекомендацій щодо забезпечення конкурентоспроможності та підвищення ефективності функціонування в сучасних умовах.

Серед одержаних основних наукових результатів:

вперше:

- обґрунтовано необхідність створення інтегрованої торгово-транспортної логістичної структури та запропоновано принципи й механізми її функціонування в умовах міжнародних транспортних коридорів;

удосконалено:

- зміст терміну «міжнародний транспортний коридор», що визначається як імпульсивний направлений рух транспортних потоків переміщення вантажів через розвинену систему торгово-транспортних логістичних центрів у міжнародному мультимодальному транспортному сполученні, організований на принципах «від дверей до дверей» та «точно в строк», спрямований на інтеграційні процеси підприємств транспорту і промисловості в міжнародні економічні відносини;
- систематизацію основних напрямків формування конкурентоспроможності вітчизняного промислового комплексу й транспортної системи в мережі МТК через їх взаємозв'язок;
- визначення переліку мікроекономічних ефектів від розбудови мережі МТК в Україні шляхом включення до нього можливості збільшення конкурентоспроможності продукції вітчизняних товаровиробників на основі використання у своїх конструктивно нових розробках передових світових досягнень науки та техніки;
- функції інформаційного забезпечення суб'єктів торгово-транспортної логістичної структури за рахунок виконання моніторингу світових інноваційних розробок;

дістало подальшого розвитку:

- визначення основних методологічних передумов створення й розвитку суб'єктів макрологістичної системи;
- використання поняття «економіка вражень» для оцінки конкурентоспроможності продукції чи послуги з точки зору споживача.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що запропоновані в роботі висновки та пропозиції спрямовані на прийняття стратегічних рішень у виробничій діяльності транспортної інфраструктури та промислових підприємств України, що сприятимуть: усуненню проявів кризи, забезпеченню економічного зростання суб'єктів ринку, підвищенню конкурентоспроможності товарів і послуг на внутрішньому та зовнішньому ринках, скороченню термінів доставки вантажів, розвитку транспортної інфраструктури, підвищенню якості транспортно-логістичних послуг; покращенню умов для відтворення основних фондів транспорту і промисловості; залученню додаткових транспортних потоків на територію України та розвитку національної мережі МТК.

Розроблені автором рекомендації щодо пріоритетних напрямів функціонування та розвитку мережі МТК на території України покликані підвищити ефективність функціонування промислово-транспортного комплексу Східного регіону України.

Запропоновані здобувачем концепція створення інтегрованої торгово-транспортної логістичної структури та підхід до інформаційного забезпечення суб'єктів макрологістичної системи, визначили концептуально нові напрямки підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, що враховуються при розробці конкурентної стратегії залізниць України.

Ряд положень дисертації застосований у навчальному процесі в Інституті перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів Української державної академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін "Економіка залізничного транспорту", "Економіка та організація діяльності об'єднань підприємств", "Економіка міжнародних транспортних перевезень", "Єдина транспортна система".

Апробація результатів дисертації. Основні положення та висновки дослідження доповідались на: II Міжнародній науково-практичній конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України" (Коктебель - Харків, 2006); III Міжнародній науково-практичній конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України" (Коктебель - Харків, 2007).

Особистий внесок здобувача. Висновки і результати дисертації зроблені автором самостійно. У дисертації висвітлені ідеї та розробки, які належать особисто автору. Опубліковані наукові праці повністю відображають ті положення, висновки та пропозиції, які сформульовані здобувачем, та відображають його внесок у досліджувальну проблему. Особистий внесок здобувача в наукові та практичні результати, що виконані в співавторстві, є таким: у роботі [1] сформовані теоретичні положення інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України в європейську й світову транспортні системи через мережу міжнародних транспортних коридорів; у роботі [4] запропоновано створення та схема функціонування інтеграційного об'єднання у формі Консорціуму в умовах МТК.

Публікації. Результати дослідження опубліковані в 8 працях, з яких 6 наукових статей надруковані в наукових виданнях, визнаних ВАК фаховими з економічних наук. Загальний обсяг публікацій складає 1,95 друк. арк., з них особисто автору належить 1,74 друк. арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків. Повний обсяг роботи складає 187 сторінок комп'ютерного тексту, в тому числі основний текст займає 148 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровані 32 рисунками і 12 таблицями та містять 9 додатків. Список використаних джерел нараховує 143 найменування.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У вступі обґрунтована актуальність теми дисертації, сформульовано мету і задачі дослідження, визначено наукову новизну та практичну значимість одержаних результатів.

У першому розділі "Теоретичні основи функціонування підприємств промисловості та транспорту в межах інтеграційного процесу в МТК" розкрито тенденції світової транспортної політики та визначено напрямки підвищення конкурентоспроможності залізничного й автомобільного транспорту згідно її умов; проаналізовано розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів на території України з визначенням її пріоритетних напрямків для Східного регіону; проведено аналіз сучасного стану та рівня розвитку транспорту, транспортної інфраструктури й промисловості; доведено доцільність створення

промислово-фінансових груп з метою відродження промисловості України.

Внаслідок глобалізації світової економіки на внутрішньому та зовнішньому ринках товарів та послуг збільшується частка транснаціональних корпорацій. Наявність конкурентних переваг їх діяльності впливає на конкурентоспроможність вітчизняних товаровиробників, покращення становища яких можливе в комплексі з розвитком мережі міжнародних транспортних коридорів, транспортної системи країни та регіонів, транспортної інфраструктури.

З'єднання національної транспортної мережі з загальноєвропейською розглядається як напрям прискорення інтегрування промислових підприємств України через її транспортну систему з Європейським співтовариством. Цей процес повинен здійснюватися на принципах логістичного підходу та на основі інноваційних напрямків розвитку щодо збільшення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств.

Тенденція збільшення транспортних потоків з Близького Сходу до країн Європи визначила як пріоритетний напрямок розбудови національної мережі МТК коридор Європа-Азія, територія тягіння якого знаходиться на шляху найважливіших транзитних сполучень.

Проведений аналіз стану транспортної інфраструктури України, її величезних незатребуваних можливостей, які взагалі залежать від стану промислових підприємств, дає можливість стверджувати, що істотно покращити роботу транспорту та промисловості України можливо завдяки впровадженню інноваційно-логістичного підходу через мережу МТК.

Проведений аналіз становища вітчизняного промислового комплексу (машинобудування) за період 2001-2005 рр. показав, що фінансування інвестицій в основний капітал здійснюється за рахунок власних коштів підприємств і ускладнюється їх обмеженістю (рис. 1). Це стало причиною відставання від потреб технічного оновлення виробництва, внаслідок чого за шістнадцять років незалежності України рівень промислового виробництва не досяг навіть половини обсягів промислового виробництва 1990 р.

Така ж тенденція розвитку характерна для вантажних перевезень залізничним й автомобільним транспортом (рис. 2).

В сучасних умовах ціна, якість продукції підприємств промисловості, швидкість реагування на вимоги споживачів не відповідають рівню, що забезпечує їх конкурентоспроможність на внутрішньому та зовнішньому ринках. Вихід з існуючого становища - в об'єднанні фінансового й промислового, інвестиційного та інноваційного капіталу, торговельної та транспортної діяльності в одну організаційну групу, яка, на основі використання переваг МТК, забезпечить взаємовигідну ефективну роботу всіх підприємств різних галузей економіки України.

У другому розділі "Механізм створення інтеграційних структур в умовах МТК" доведено багатобічність впливу функціонування мережі МТК на ефективну діяльність підприємств вітчизняної промисловості та транспорту; визначено необхідність створення торгово-транспортних логістичних центрів (ТТЛЦ) МТК

для розвитку промислового й транспортного комплексу, розроблено їх структуру та запропоновано механізм функціонування у взаємозв'язку промислових підприємств і транспорту; розширено перелік критеріїв, що визначають конкурентоспроможність продукції та послуг підприємств промисловості та

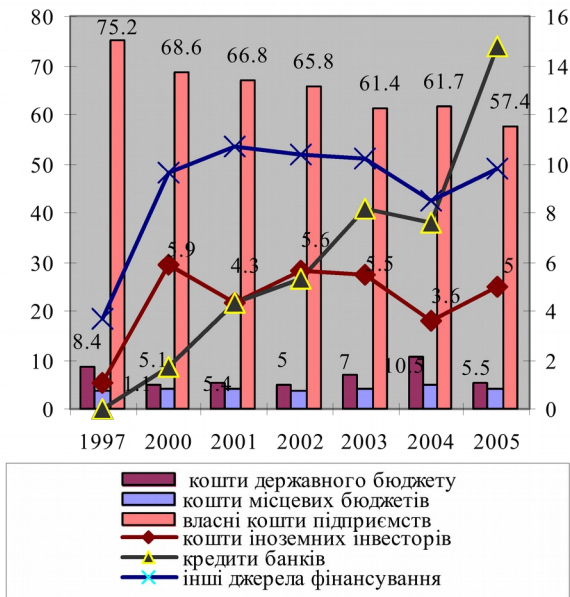


Рис. 1. Динаміка інвестицій за джерелами фінансування (у відсотках до загального обсягу)

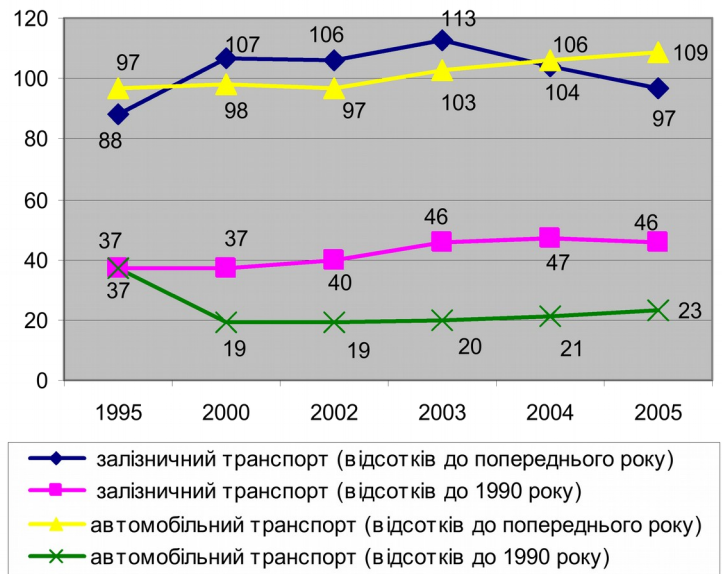


Рис. 2. Індеси обсягу перевезення вантажів залізничним та автомобільним видами транспорту (відсотків)

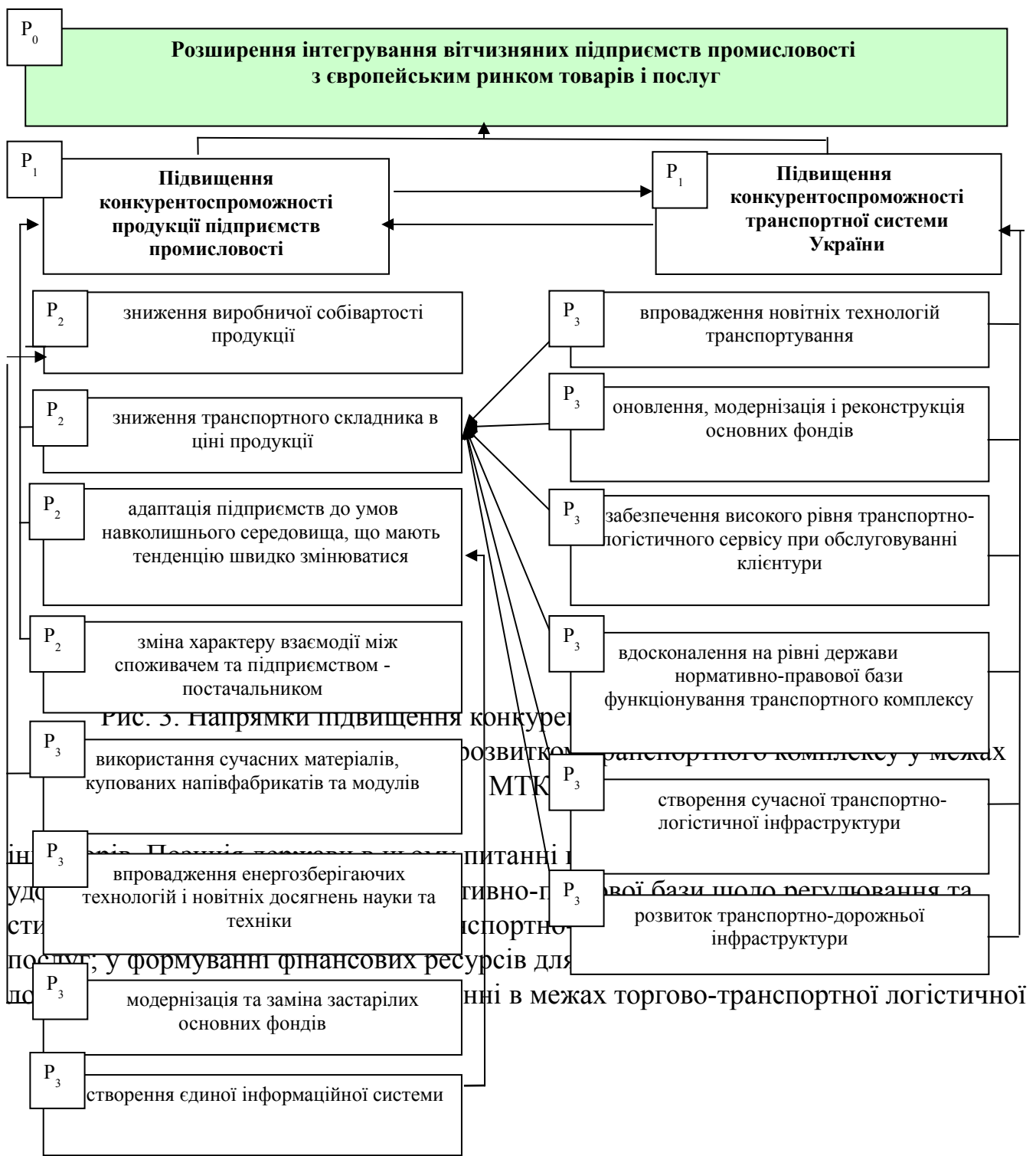
транспорту в сучасних умовах господарювання.

Об'єктивним фактором конкурентоспроможності підприємств транспорту та промисловості стає розвиток мережі МТК. Як результат цього підвищується ефективність взаємовідносин між вітчизняним транспортом і промисловістю, а також зростає орієнтація останньої на європейський ринок товарів і послуг, зростає конкурентоспроможність транспортно-промислового комплексу. Напрямки підвищення конкурентоспроможності підприємств промисловості України в зв'язку з розвитком транспортного комплексу у межах МТК обґрунтовані в дисертації і наведені на рис. 3.

Головною ланкою взаємодії промислового та транспортного комплексу в мережі МТК має стати торгово-транспортний логістичний центр (ТТЛЦ), який удосконалив транспортно-логістичний сервіс та створить умови, за яких існуватиме можливість: швидко реагувати на потреби світового ринку, підвищити конкурентоспроможність вітчизняної продукції та послуг за рахунок зменшення транспортної складової в ціні продукції, терміну доставки вантажів споживачу, використання в діяльності підприємств промисловості світових досягнень науки та техніки й на їх основі створення конструктивно нових конкурентоспроможних, в порівнянні зі світовими аналогами, виробів. В структурі ТТЛЦ визначальна роль в напрямку інтегрування вітчизняних промислових підприємств з європейським ринком товарів та послуг належить інноваційно-інформаційному логістичному центру (ІЛЦ) (рис. 4), в перелік функцій якого доданий моніторинг ринку матеріалів, напівфабрикатів, модулів вітчизняних та іноземних товаровиробників.

В дисертації запропоновано механізм взаємодії ТТЛЦ та промислового підприємства, де центральною ланкою взаємодії є ІЛЦ (рис. 5).

Створення в Україні ТТЛЦ ускладнюється відсутністю зацікавленості



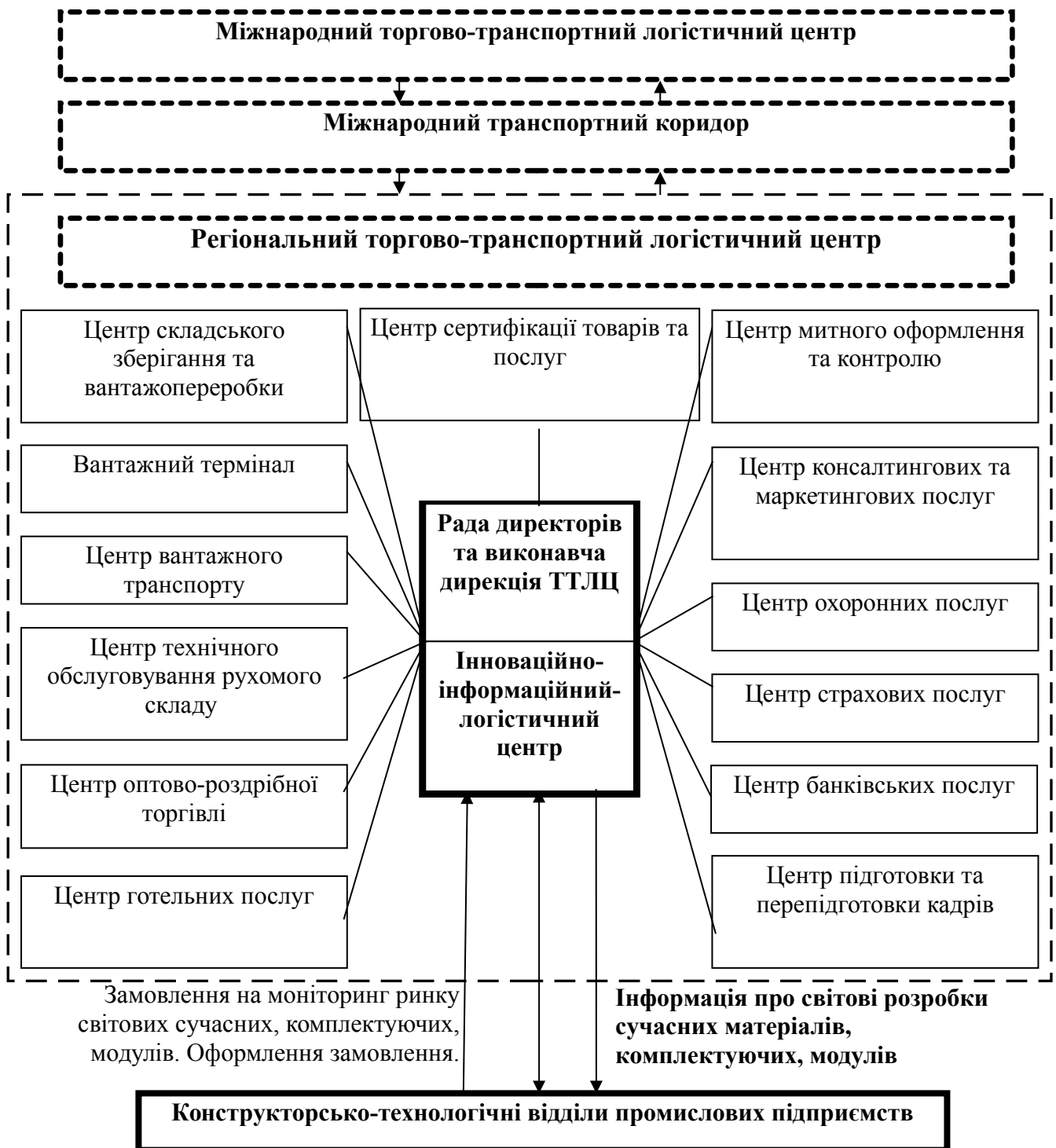


Рис. 4. Організаційна структура торгово-транспортного логістичного центру та його місце в системі підприємство – МТК

системи централізованої єдиної інформаційної системи; у розробці та реалізації механізму залучення коштів іноземних інвесторів до фінансування об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури.

В умовах перевиробництва товарів та послуг на європейському та вітчизняному ринках необхідною умовою підвищення їх конкурентоспроможності є глибоко емоційне задоволення споживача від спожитого товару чи послуги. В такому разі новим критерієм конкурентоспроможності вітчизняної продукції

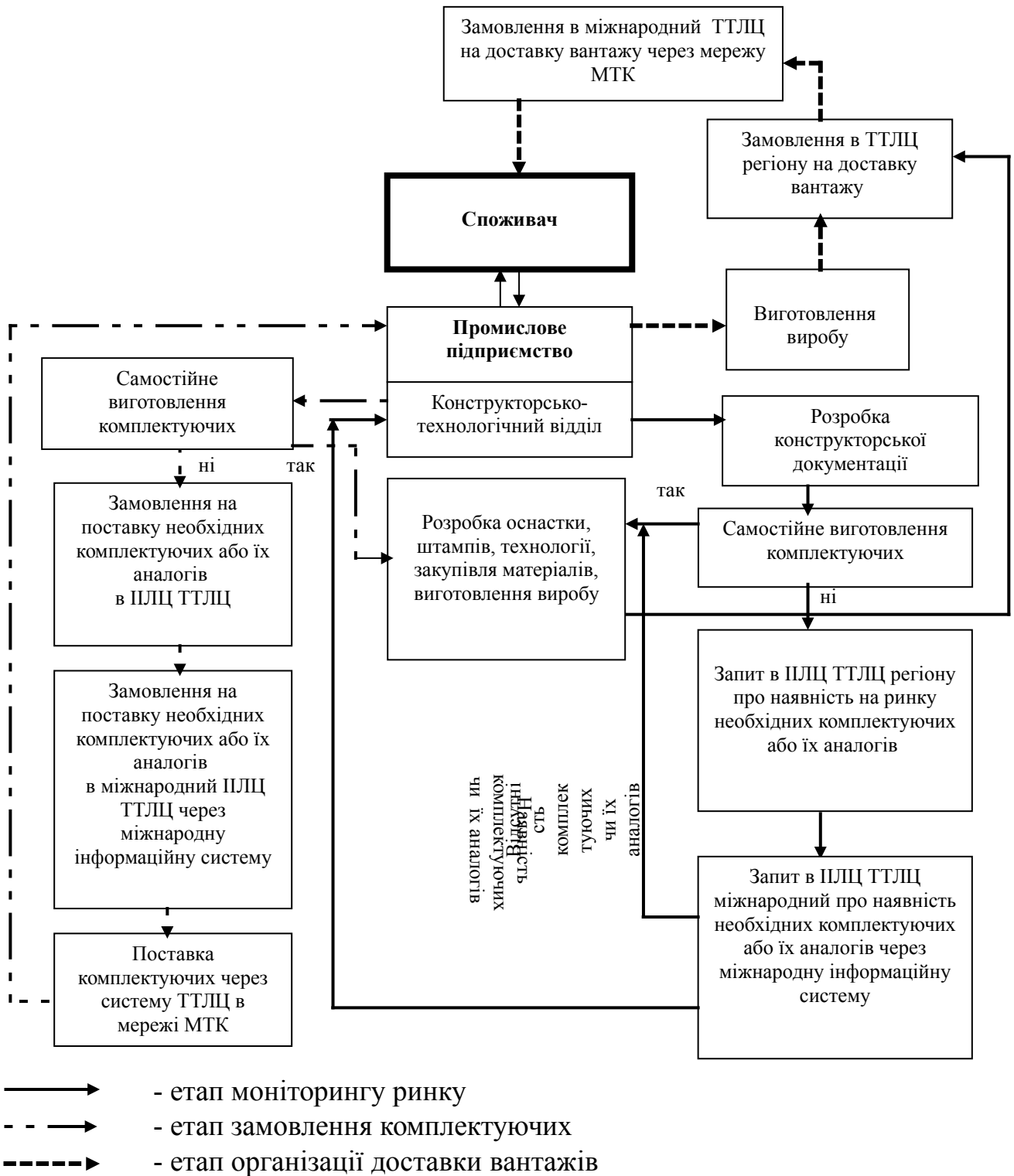


Рис. 5. Схема взаємодії промислового підприємства з ТТЛЦ через систему МТК

стає «економіка вражень», під якою варто розуміти позитивний слід, залишений в підсвідомості, душі та серці споживача від спожитої продукції чи наданих йому послуг.

Конкурентоспроможність продукції та послуг можна відобразити у вигляді функції, що має вигляд:

$$K_{mn} = f(C_i; Y_{\text{спож}}; B_i) \quad \Delta B \rightarrow \max \quad (1)$$

де K_{mn} - конкурентоспроможність транспортних послуг;

C_i - ціна наданої послуги;

$Y_{\text{спож}}$ - якість транспортних послуг з позиції споживачів;

B_i - враження від наданих послуг, при цьому зміна вражень з кожною додатково наданою послугою повинна збільшуватися.

У третьому розділі "Обґрунтування методологічних підходів до визначення ефективності інтеграційних процесів промислових підприємств в умовах МТК" обґрунтовано схему організаційно-правової форми взаємодії промислового та транспортного комплексу України у рамках інтегрованої торгово-транспортної логістичної структури; побудовано агреговану імітаційну модель складної інтегрованої структури та запропоновано алгоритми для визначення основних показників діяльності її елементів за визначений період часу.

Для злагодженої системи взаємозв'язку транспорту та промисловості потрібне утворення поєднуючої ланки у вигляді промислово-фінансової групи (ПФГ). Це позитивно вплине на вітчизняну економіку у цілому та дасть змогу забезпечити розвиток промислового виробництва та транспорту: стабілізацію вітчизняного виробництва, фінансову стабілізацію підприємств промисловості та транспорту, прискорення науково-технічного прогресу, збільшення інвестиційного забезпечення та структурну трансформацію діяльності суб'єктів ПФГ.

Як організаційно-правову форму промислово-фінансової інтеграційної структури було обрано Консорціум. В ході дослідження розроблено організаційну структуру Консорціуму, схему його функціонування в мережі МТК (рис. 6).

Консорціум покликаний забезпечити:

- перегляд промисловими підприємствами, що входять до його складу, принципів своєї діяльності та їх переорієнтацію до вимог сучасного ринку;
- підвищення конкурентоспроможності вітчизняної продукції на європейському ринку та можливості конкурування з іноземними транснаціональними корпораціями;
- вивчення ринку сучасних комплектуючих та модульних частин (завдяки створенню Єдиної інформаційної системи);
- вивчення транспортного ринку на постійній та системній основах, попиту і пропозиції на перевезення на територіальному просторі України та обмін цією інформацією з Консорціумами інших держав;
- складання угод та контрактів з замовниками на основі повної комплексності послуг та гарантованої відповідальності Консорціуму на всьому шляху просування вантажів;
- збільшення вантажних перевезень;

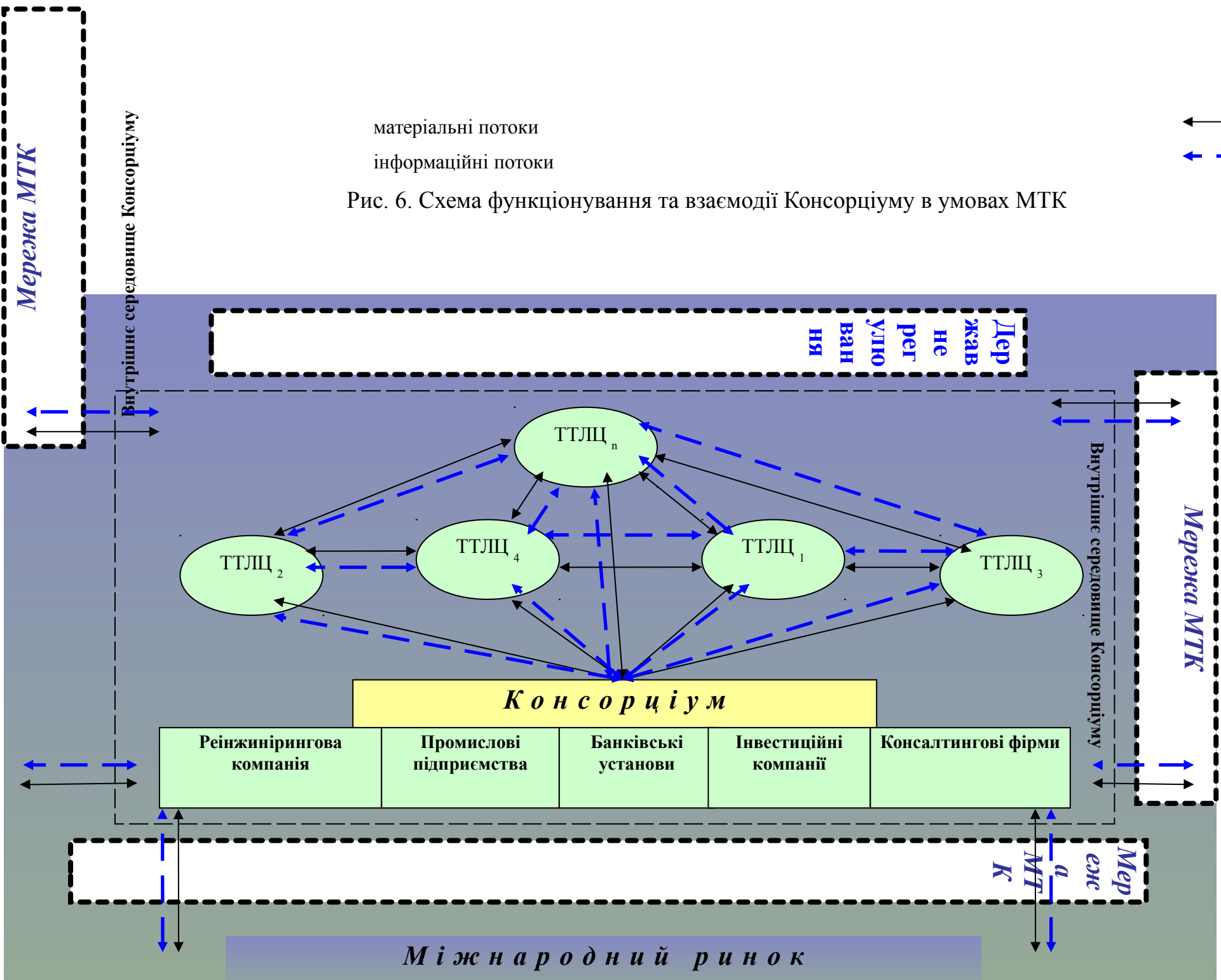


Рис. 6. Схема функціонування та взаємодії Консорціуму в умовах МТК

- здійснення ефективної банківської діяльності з наданням розширеного переліку послуг банками Консорціуму для його членів та сторонніх організацій;
- проведення інвестиційної діяльності в рамках мережі з організацією проектування, розробкою бізнес-планів та будівництвом об'єктів транспортної інфраструктури;
- виконання досліджень та розробок з метою оптимізації транспортного процесу;
- впровадження ефективних способів доставки товарів.

Конкурентоспроможність інтеграційного об'єднання, що функціонує в умовах МТК, визначається, насамперед, таким критерієм, як транспортна складова в ціні продукції та термін виконання замовлення чи доставки продукції, оскільки вони визначають попит на послуги ТТЛЦ.

В основі визначення транспортних витрат знаходиться принцип економії від масштабів в Консорціумі. Так, транспортні витрати на одиницю продукції визначаються як:

$$\frac{\tau(q)}{q} = \frac{2}{3} \cdot \frac{T\sqrt{q}}{\sqrt{SD\pi}}, \quad (2)$$

де T - тариф на вантажоперевезення;

q - загальна кількість продаж товару (знаходиться множенням щільності попиту на площу ринку);

S - частка ринку, яку займає Консорціум;

D - попит на товар чи послугу.

Консорціум зможе мінімізувати витрати, створюючи ТТЛЦ на кожному регіональному ринку, де є попит на його послуги. Кількість ТТЛЦ буде тим більшою, чим менша економія від масштабу на рівні Консорціуму та вищі транспортні витрати.

Оскільки Консорціум являє собою складне об'єднання, то для визначення ефекту його діяльності в цілому запропоновано використовувати метод імітаційного моделювання, що дозволить створити імітаційну модель, яка містить в агрегованому стані всі існуючі знання щодо процесу, який моделюється. За допомогою декомпозиційного підходу імітаційна модель розбивається на декілька більш простих моделей, після чого складаються алгоритми, що імітують виробничо-фінансову діяльність кожного підприємства в складі групи та дозволяють розрахувати основні показники їх діяльності, у тому числі оцінити прибуток кожного з учасників за певний період часу.

ВИСНОВКИ

Результати дисертаційного дослідження в сукупності вирішують наукову задачу обґрунтування можливості підвищення конкурентоспроможності вітчизняного промислового комплексу та транспортної системи України шляхом

створення інтеграційного об'єднання, що функціонує в мережі МТК. Основні висновки роботи полягають у наступному:

1. Аналіз тенденцій європейської транспортної політики та сучасного стану транспортного комплексу України показав, що перед національним транспортним комплексом стоїть ряд проблем, вирішення яких дозволить забезпечити його конкурентоспроможність. До переліку цих проблем можна віднести: наявність транспортної інфраструктури, що не відповідає сучасним вимогам суб'єктів ринку та перешкоджає інтеграції транспортної системи України з європейською та світовою транспортною системою; неприпустимий рівень зносу основних виробничих фондів транспорту. В зв'язку з нестачею коштів для відтворення і ремонту основних фондів транспортної галузі та в зв'язку з потребою інтегрування підприємств України з Європейським Співтовариством існує необхідність більш плідної державної підтримки розвитку транспортного комплексу України, що полягає в удосконаленні законодавчої бази та доведенні до відповідності сучасним вимогам розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

2. Внесено пропозицію, що ґрунтується на аналізі становища вітчизняної промисловості, яка поєднує виробничий процес вітчизняних промислових підприємств зі світовими досягненнями науки та техніки через мережу МТК. Розроблено напрямки підвищення конкурентоспроможності в зв'язку з інтегруванням вітчизняних підприємств з європейським та світовим ринками товарів та послуг.

3. Вдосконалення транспортного процесу в сучасних умовах потребує розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, в рамках якої запропоновано створення мережі торгово-транспортних логістичних центрів. Розроблено організаційну структуру ТТЛЦ, механізм його функціонування в мережі МТК та визначена роль в інтеграційному зв'язку вітчизняних промислових підприємств з європейським ринком товарів та послуг.

4. Розглянуто залежність ефективності діяльності підприємств промислового комплексу України від функціонування мережі МТК. На базі цього визначено перелік ефектів промислових підприємств від розбудови МТК на території України, серед яких можливість збільшення конкурентоспроможності їх продукції на основі використання в своїх конструктивно нових розробках передових світових досягнень науки та техніки.

5. З метою удосконалення інформаційного забезпечення суб'єктів ринку запропоновано створення Єдиної інформаційної системи, що швидко надаватиме інформацію про нові розробки комплектуючих та матеріалів, які враховуватимуться при розробці нових видів товарної продукції.

6. Функціонування вітчизняних підприємств промисловості та транспорту в умовах глобалізації та при наявності на внутрішньому та зовнішньому ринках транснаціональних корпорацій потребує їх об'єднання в рамках промислово-фінансових груп. Обґрунтовано доцільність створення Консорціуму як найбільш ефективної форми об'єднання підприємств різних галузей економіки, з метою функціонування торгово-транспортної логістичної мережі в умовах МТК. Розроблено організаційно-економічну структуру Консорціуму та визначена його роль на рівні держави.

7. Запропоновано розширити перелік показників, які визначають конкурентоспроможність транспортних послуг за рахунок включення показника, що характеризує глибоко емоційне задоволення споживача від споживання продукції або послуг.

8. Нестача обігових коштів у промислових підприємств України, неможливість швидкого оновлення їх технологічної бази створює необхідність застосування існуючих технологій на основі використання новітніх світових інноваційних розробок сировини, матеріалів, комплектуючих, здійснення якісного прориву в принципах побудови виробничого процесу з випуску конкурентоспроможної продукції.

9. Запропоновано визначення транспортних витрат, орієнтуючись на принцип економії від масштабів в Консорціумі, який мінімізує витрати, створюючи ТТЛЩ на кожному регіональному ринку, де є попит на його послуги.

10. Для визначення ефекту від функціонування Консорціуму як складної організаційної структури побудовані (методом імітаційного моделювання на основі декомпозиційного підходу) алгоритми, що імітують виробничо-фінансову діяльність кожного підприємства в складі групи та використовуються для розрахунку прибутку кожного з них.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- у наукових фахових виданнях:

1. Дикань В. Л., Якименко Н. В. Повышение транзитности Украины через интеграцию в мировую транспортную систему // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2005. - № 9-10. – С. 13 – 18.

2. Якименко Н. В. Стратегия менеджмента организации производства в рыночной экономике // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2006. - № 13. – С. 212 – 216.

3. Якименко Н. В. Ориентация на потребителя – одно из направлений экономики впечатлений // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2006. - № 15 - 16. – С. 297 – 300.

4. Дикань В. Л., Якименко Н. В. Промислово-фінансова інтеграція в умовах МТК // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2007. - № 19. – С. 13 – 17.

5. Якименко Н. В. Пріоритетні напрямки розбудови міжнародних транспортних коридорів на території України (с точки зору Харківського регіону) // Науково-технічний збірник «Коммунальное хозяйство городов». Сер.: «Економічні науки» – Київ: Техніка, 2007. - № 78. – С. 381 – 386.

6. Якименко Н. В. Необхідність створення торгово–транспортних логістичних центрів в сучасних умовах господарювання // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2007. - № 20. – С. 132 - 136.

- в тезах доповідей на міжнародних конференціях:

7. Якименко Н.В. Формирование стратегии управления производством в условиях требований рынка // Вісник економіки транспорту і промисловості: Матеріали II Міжнарод. наук.-практ. конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України". – Харків: УкрДАЗТ, 2006. - № 14. – С. 84-85.

8. Якименко Н.В. Экономика впечатлений – новое направление менеджмента организаций в рыночной экономике // Вісник економіки транспорту і промисловості: Матеріали III Міжнарод. наук.-практ. конференції "Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України". – Харків: УкрДАЗТ, 2007. - № 18. – С. 39-40.

АНОТАЦІЯ

Якименко Н.В. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів. - Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2008.

Дисертаційну роботу присвячено теоретичному обґрунтуванню та створенню методичного підґрунтя підвищення ефективності функціонування та конкурентоспроможності промислового та транспортного комплексу України шляхом об'єднання суб'єктів ринку в інтегровану структуру, що в своїй діяльності використовує переваги мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК).

Доведено необхідність розбудови мережі МТК на території України та визначено основні види ефекту, що отримують суб'єкти ринку від їх розвитку. Проведено аналіз становища транспортної інфраструктури та вітчизняного промислового комплексу і визначено доцільність створення на території України мережі транспортно-логістичних посередників. Удосконалено перелік функцій, що виконуються такими суб'єктами, визначено їх роль у підвищенні конкурентоспроможності вітчизняного товаровиробника і вітчизняної продукції та послуг. Розроблено схему взаємодії промислового комплексу та торгово-транспортної логістичної інфраструктури. Запропоновано організаційно-правову форму промислово-фінансового об'єднання, що функціонує в умовах МТК. Розширено перелік критеріїв, що визначають конкурентоспроможність товарів та послуг.

Ключові слова: міжнародний транспортний коридор, промислово-фінансова група, транспортно-логістична інфраструктура, конкурентоспроможність.

АННОТАЦИЯ

Якименко Н.В. Обеспечение конкурентоспособности промышленных предприятий в условиях международных транспортных коридоров. - Рукопись.

Диссертация на присвоение ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 - экономика и управление национальным хозяйством. Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2008.

Диссертационная работа посвящена теоретическому обоснованию и созданию методической основы повышения эффективности функционирования и конкурентоспособности промышленного и транспортного комплексов Украины путем объединения всех субъектов рынка в интегрированную структуру, которая в своей деятельности использует преимущества сети международных транспортных коридоров.

В условиях глобализации мировой экономики увеличивается количество транснациональных корпораций на внутреннем и внешнем рынках. В этих условиях обеспечение конкурентоспособности отечественных промышленных предприятий возможно в комплексе с развитием сети МТК, транспортной системой страны и регионов, транспортной инфраструктуры.

Неудовлетворительное состояние транспортной инфраструктуры может существенно улучшиться вследствие развития объектов транспортно-логистической системы в сети МТК. Для развития промышленного и транспортного комплекса страны определена целесообразность создания торгово-транспортных логистических центров (ТТЛЦ) МТК, разработана их структура и предложен механизм функционирования во взаимосвязи с промышленным предприятием. Создание ТТЛЦ рассматривается в качестве эффективного средства улучшения транспортно-логистического сервиса и повышения конкурентоспособности отечественного производителя и конкурентоспособности отечественной продукции и услуг. В этом аспекте главной составляющей в структуре ТТЛЦ должен стать инновационно-информационный логистический центр, в перечень функций которого необходимо включить мониторинг рынка отечественных материалов, полуфабрикатов, модулей отечественных и иностранных товаропроизводителей.

Отрасли экономики Украины требуют создания промышленно-финансовых групп. Это позитивно повлияет на отечественную экономику в целом, а также даст возможность обеспечить развитие промышленного производства, финансовую стабилизацию предприятий промышленности и транспорта, ускорение научно-технического прогресса, увеличение инвестиционного обеспечения и структурную трансформацию деятельности субъектов ПФГ.

В качестве организационно-правовой формы интеграционной структуры выбран Консорциум, разработана его организационная структура и схема функционирования в сети МТК.

Расширен перечень критериев, определяющих конкурентоспособность продукции и услуг предприятий промышленности и транспорта. В условиях

перепроизводства товаров и услуг на европейском и отечественном рынках необходимым условием повышения их конкурентоспособности является глубоко эмоциональное удовлетворение потребителя от потребленного товара или услуги. В качестве нового критерия конкурентоспособности отечественной продукции предлагается «экономика впечатлений», под которой следует понимать положительный след, оставленный в подсознании, душе и сердце потребителя от потребленной продукции или предоставленных ему услуг.

Конкурентоспособность интеграционного объединения, которое функционирует в условиях МТК, определяется, прежде всего, такими критериями, как транспортная составляющая в цене продукции и срок выполнения заказа или доставки продукции, поскольку они определяют спрос на услуги ТТЛЦ. Транспортные расходы предлагается определять на основе принципа экономии от масштабов Консорциума. Консорциум сможет минимизировать расходы, создавая ТТЛЦ на каждом региональном рынке, где есть спрос на его услуги. Количество ТТЛЦ будет тем больше, чем меньше экономия от масштаба на уровне Консорциума и выше транспортные расходы.

Так как Консорциум представляет собой сложное объединение, то для определения эффекта его деятельности в целом предложено использовать метод имитационного моделирования, что позволит рассчитать основные показатели деятельности его структурных элементов, в том числе оценить прибыль каждого из участников за определенный период времени.

Ключевые слова: международный транспортный коридор, промышленно-финансовая группа, транспортно-логистическая инфраструктура, конкурентоспособность.

SUMMARY

Yakimenco N.V. Providing of industrial enterprises competitiveness in the conditions of international transport corridors. - Manuscript.

The dissertation paper on defending the Candidate of Economic Sciences Degree speciality 08.00.03 – Economy and Management by the National Economy. Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkiv, 2008.

The dissertation paper is devoted to theoretical grounding and creation of methodical basis of functioning efficiency and Ukrainian industrial and transport complex competitiveness increasing by association of market subjects to the integrated structure, that takes advantages of international transport corridors (ITC) network in its activity.

The necessity of ITC network construction on the territory of Ukraine is proved and the basic types of effect market subjects get from their development are determined. The state of transport infrastructure and Ukrainian industrial complex is analysed and expedientality of transport-logistic mediators network creation on the territory of Ukraine is determined. The list of functions executed by such subjects is improved, their

role in domestic commodity producer and domestic products and services competitiveness increasing is determined. The scheme of industrial complex and trade-transport logistic infrastructure co-operation is developed. The organizational-jurilly forms of Industrial-Financial Unions functioning in the conditions of ITC are offered. The list of criteria, determined the competitiveness of goods and services is extended.

Keywords: international transport corridor, Industrial-Financial Group, transport-logistic infrastructure, competitiveness.

Якименко Наталія Василівна

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРОМИСЛОВИХ
ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ
КОРИДОРІВ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

Підписано до друку 4.01.2008р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк. Наклад 100 прим.
Зам. № . Безкоштовно.

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