

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

Дикань Олена Володимирівна



УДК: 656.2:658.5.003.1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Дніпро – 2016

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українському державному університеті залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант:

доктор економічних наук, професор
Дейнека Олександр Георгійович,
Український державний університет
залізничного транспорту, завідувач кафедри
менеджменту і адміністрування.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Головкова Людмила Степанівна,
Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка
В. Лазаряна, завідувач кафедри фінансів та
економічної безпеки;

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

доктор економічних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України
Шинкаренко Володимир Григорович,
Харківський національний автомобільно-
дорожній університет, професор кафедри
менеджменту.

Захист відбудеться «28» грудня 2016 р. о 13-00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 08.820.03 Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпро, вул. Лазаряна, 2, ауд. 314.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпро, вул. Лазаряна, 2, ауд. 262. та на сайті Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна : <http://www.diit.edu.ua/>

Автореферат розісланий «26» листопада 2016 р.

Учений секретар спеціалізованої
вченої ради



Т.В. Полішко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Сучасна суспільно-політична і соціально-економічна криза обумовили подальше занурення вітчизняної економіки в рецесію. Поглиблюються процеси деіндустріалізації промисловості, за якої подолання інноваційно-технологічного розриву з іншими країнами залишається екзистенційним викликом для економічного розвитку нашої держави. Підтвердженням є той факт, що в рейтингу глобальної конкурентоспроможності Всесвітнього економічного форуму за 2015 рік Україна втратила 3 позиції і спустилась з 76 на 79 місце серед 140 країн світу. Падіння промислового виробництва явно демонструє низький рівень конкурентоспроможності вітчизняної промисловості.

Негативні параметри соціально-економічного розвитку характерні і для промислових підприємств залізничної галузі України. Нині вони стрімко втрачають конкурентні позиції як на зовнішньому, так і внутрішньому ринках. Несприятлива кон'юнктура світових товарних ринків, дискримінаційні обмеження зумовили загострення проблем конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту, серед яких технологічна відсталість виробничної бази, стагнація інвестиційних процесів відновлення виробництва і поступова втрата науково-кадрового потенціалу. Вагомим ризиком виступає поглиблення економічної інтеграції України з ЄС, яка сприятиме експансії закордонними виробниками вітчизняного ринку. Виграш останніх у конкурентній боротьбі очевидний, оскільки рівень інноваційності розробок і якість продукції вітчизняного виробництва не відповідають європейським. Тривале нехтування потребою здійснення інноваційних перетворень на вітчизняних промислових підприємствах залізничного транспорту стає ключовою загрозою для їх ефективного функціонування і стійкого розвитку.

В наш час технологічні новації визначено фундаментальними атрибутами розвитку. У світлі сказаного стратегічне значення промислових підприємств залізничного транспорту полягає в створенні базису інноваційно-технологічних трансформацій в залізничній галузі, що є значним важелем соціально-економічного зростання в Україні. Саме тому вихід зі складної ситуації, у якій перебувають промислові підприємства залізничного транспорту України, потребує системного вирішення завдань активізації їх інноваційної діяльності, формування єдиного науково-дослідного середовища, ефективних технологій розроблення і впровадження інновацій, розвитку інтелектуального капіталу і підвищення якості продукції. Викладене зумовлює необхідність розроблення інструментарію забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту на принципах інноваційної модернізації.

Теоретико-методологічне підґрунтя дисертації склали дослідження впливу інноваційно-технологічної динаміки на конкурентоспроможність і стійкий розвиток соціально-економічних систем, які знайшли своє відображення в положеннях концепцій становлення постіндустріального суспільства, неоіндустріальних перетворень, реіндустріалізації, нової промислової революції. На формування наукових поглядів щодо природи інноваційного прогресу вплинули роботи таких

видатних вчених як Г. Азоєв, С. Глазєв, С. Губанов, П. Друкер, Д. Кларк, М. Кондратьєв, С. Кузнець, Д. Львов, К. Маркс, Е. Менсфілд, Г. Менш, М. Портер, Д. Рікардо, А. Сміт, Р. Солоу, Р. Фостер, К. Фрімен, Й. Шумпетер.

Вирішенням завдань забезпечення конкурентоспроможності економіки України та її промислового сектора шляхом інноваційної модернізації займалися такі відомі представники української економічної науки, як О. Амоша, Ю. Бажал, О. Білорус, В. Вишневський, В. Геєць, Я. Жаліло, Л. Збаразька, М. Зверяков, А. Качинський, І. Лукінов, В. Семиноженко, Л. Федулова, Н. Чухрай, А. Чухно, М. Якубовський. Науковому пошуку шляхів забезпечення ефективності функціонування і конкурентоспроможності підприємств транспорту присвячено праці таких вітчизняних вчених, як І. Аксьонов, В. Бабель, Ю. Бараш, Л. Головова, О. Гненний, О. Дейнека, В. Дикань, І. Дмитрієв, Г. Ейтутіс, О. Зоріна, В. Ільчук, Л. Калініченко, О. Кірдіна, В. Копитко, В. Компанієць, О. Криворучко, Ю. Кулаєв, М. Міщенко, О. Мних, Ю. Пашенко, Л. Позднякова, О. Пшінько, В. Родченко, Є. Сич, В. Скалозуб, Ю. Цветов, М. Чеховська, С. Чимшит, О. Чупир, В. Шинкаренко та ін.

Об'єктивне підвищення уваги до питань активізації інноваційної діяльності суб'єктів господарювання в контексті забезпечення конкурентоспроможності призвело до появи широкого пласту робіт, орієнтованих на вивчення мотиваційної природи інституцій у процесі інноваційної трансформації суспільства, серед яких варто виділити праці Т. Вебена, Дж. Гелбрейта, Г. Клейнера, Дж. Коммонса, Р. Коуза, У. Мітчелла, Г. Мюрдаля, Д. Норта, О. Тоффлера, у тому числі інституціональні засади забезпечення розвитку інноваційних кластерних кооперативних структур вивчають М. Войнаренко, М. Енрайт, М. Кизим, А. Маршалл, І. Пилипенко, М. Портер, Т. Пушкар, П. Саблук, С. Соколенко, В. Третяк, В. Федорова. Прогресивні погляди на забезпечення конкурентоспроможності відображують дослідження щодо розвитку інтелектуального капіталу, які висвітлені в роботах таких науковців як Д. Белл, М. Армстронг, В. Базилевич, Д. Даффі, В. Геєць, Е. Брукінг, Т. Стюарт, О. Кендюхов, Н. Кельчевська, І. Черненко, А. Суходольська, І. Проніна, Б. Саліхов. Вагомим важелем підвищення конкурентоспроможності є управління якістю продукції, теоретико-методичні та практичні аспекти якого представлено в працях таких вітчизняних і зарубіжних вчених, як Е. Демінг, Дж. Джуран, І. Крижанівський, Ф. Кросбі, М. Круглов, І. Мазур, О. Лосицький, П. Орлов, Г. Тагуті, В. Федюкін, А. Фейгенбаум, В. Шухарт, В. Шапіто.

Враховуючи наукове та практичне значення праць вищезазначених вчених, слід зазначити, що у проведених дослідженнях уже сформовано певні теоретико-методологічні основи інноваційної трансформації науково-технологічної і промислових сфер вітчизняної економіки та створення конкурентних переваг вітчизняних товарів і послуг. Водночас практично відсутні системні дослідження щодо активізації інноваційної діяльності, формування інноваційно-технологічних переваг і забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах поглиблення трансформаційних змін у технологічних і організаційно-управлінських сферах економіки. Відтак актуальним є питання розроблення теоретико-методологічних основ, методичних підходів і рекомендацій щодо забезпечення конкурентоспроможності промислових

підприємств залізничного транспорту на засадах інноваційної модернізації, що обумовило вибір теми дисертаційної роботи, визначило її логіко-структурну побудову, предмет, об'єкт, основну мету і завдання обраного напрямку дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано відповідно до основних положень Транспортної стратегії України на період до 2020 року (затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174), Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки (затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390), Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року (схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1555-р).

Дисертація виконувалася в рамках науково-дослідної роботи кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту за темою «Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в логістичній системі» (номер державної реєстрації 0111U002243), де автором обґрунтовано структуру єдиного дослідницько-виробничого середовища реалізації інноваційних проектів розвитку промислових підприємств залізничного транспорту, в основі якої знаходиться організація Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру. Наукові результати дисертації в частині розкриття соціальної політики розвитку інтелектуального капіталу промислових підприємств залізничного транспорту знайшли відображення в наукових дослідженнях Харківського національного університету будівництва та архітектури за темою «Розвиток соціально-економічних систем у трансформаційних умовах» (номер державної реєстрації 0113U001344).

Мета і завдання дослідження. Мета дисертаційної роботи полягає в розробленні теоретико-методологічного підґрунтя та методичних підходів і практичних рекомендацій щодо забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту, розкритті форм і методів активізації їх інноваційної діяльності та формування інноваційно-технологічних конкурентних переваг.

Мета дисертаційного дослідження зумовила необхідність вирішення таких завдань:

- з'ясувати умови і чинники забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних промислових підприємств залізничного транспорту, обґрунтувати зміст неоіндустріального підходу до забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту;
- виявити сучасні тенденції активізації інноваційної діяльності та розкрити сутнісно-змістові характеристики конвергенції інноваційної діяльності промислових підприємств залізничного транспорту;
- сформулювати концепцію неоіндустріальної модернізації промислових підприємств залізничного транспорту для забезпечення їх конкурентоспроможності;
- розвинути пропозиції щодо формування інституційного середовища активізації інноваційної діяльності промислових підприємств залізничного транспорту;

- надати пропозиції щодо створення інтегрованого інформаційного середовища промислових підприємств залізничного транспорту;
- розкрити сутність і значення інжинірингу в організації інноваційної діяльності, визначити види інжинірингу та розробити теоретичні засади створення Інноваційно-інжинірингово центру промислових підприємств залізничного транспорту;
- сформувати модель організаційно-управлінської структури єдиного дослідно-виробничого середовища реалізації інноваційних проектів розвитку промислових підприємств залізничного транспорту, в основі якої знаходиться організація Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру;
- встановити напрямки інвестиційного забезпечення інноваційної діяльності промислових підприємств залізничного транспорту і розвинути інструментарій активізації інноваційної діяльності промислових підприємств залізничного транспорту в умовах регіональної децентралізації
- узагальнити підходи до визначення інтелектуального капіталу, доповнити класифікацію видів інтелектуального капіталу;
- систематизувати чинники впливу на розвиток інтелектуального капіталу промислових підприємств залізничного транспорту;
- запропонувати цілісну концепцію управління інтелектуальним капіталом промислових підприємств залізничного транспорту;
- з'ясувати складові соціальної політики забезпечення розвитку інтелектуального капіталу промислових підприємств залізничного транспорту і запропонувати підхід до оцінки ефективності інвестицій у розвиток інтелектуального капіталу промислових підприємств залізничного транспорту;
- сформувати інтегровану систему управління якістю продукції промислових підприємств залізничного транспорту в межах Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру;
- розробити підхід до оцінки ефективності управління якістю продукції промислових підприємств залізничного транспорту як учасника Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру;
- обґрунтувати культурно-ціннісний підхід до підвищення якості продукції промислових підприємств залізничного транспорту на всіх етапах їх життєвого циклу.

Об'єкт дослідження – процес забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту.

Предмет дослідження – теоретико-методологічні засади і методико-прикладні рекомендації та підходи до забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети і вирішення зазначених завдань використовувались такі методи: *порівняльний аналіз і графічний метод* – для відображення умов, чинників і тенденцій розвитку промислових підприємств залізничного транспорту; *системний підхід* – для побудови інтегрованої системи управління якістю, розроблення організаційно-управлінської

структури єдиного дослідно-виробничого середовища реалізації інноваційних проектів розвитку промислових підприємств залізничного транспорту; *абстрагування і логічний аналіз* – для формування концепції неоіндустріальної модернізації промислових підприємств залізничного транспорту, формування пропозицій щодо створення інтегрованого інформаційного середовища промислових підприємств залізничного транспорту; *морфологічний аналіз* – для удосконалення понятійно-категоріального апарату концепції неоіндустріальної модернізації; *систематизація і класифікація* – для упорядкування чинників впливу на забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту, видів інжинірингу, чинників впливу на розвиток інтелектуального капіталу промислових підприємств залізничного транспорту; *теорія моделювання* – для обґрунтування інвестиційного забезпечення інноваційної діяльності, холістичного управління інтелектуальним капіталом промислових підприємств залізничного транспорту; *експертний і розрахунково-аналітичний* – для оцінки рівня інтелектуального капіталу і управління якістю, визначення ефективності інвестицій у розвиток інтелектуального капіталу; *аналогія і екстраполяція* – для формування пропозицій щодо розбудови Інноваційно-інжинірингового центру.

Інформаційну базу дослідження склали законодавчі та нормативні акти України, що регламентують діяльність залізничного транспорту, публікації провідних вітчизняних і зарубіжних вчених, монографічні дослідження фахівців з проблем забезпечення конкурентоспроможності та інноваційного розвитку суб'єктів господарювання, статистичні звіти і дані фінансової та статистичної звітності підприємств залізничного транспорту, ресурси Інтернету.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у вирішенні науково-прикладної проблеми забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту як умови реалізації інноваційно-технологічних перетворень на залізничному транспорті України і розвитку інноваційних регіональних та національних транспортно-логістичних систем. Найбільш важливі результати дослідження, що містять елементи наукової новизни, полягають у такому:

вперше:

- розроблено проактивний неоіндустріальний підхід до забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту, що полягає в ініціації ними впровадження інноваційних проектів і реалізації інтегрованого управління життєвим циклом інновацій в умовах об'єднання діяльності стратегічних партнерів з метою розвитку інноваційних регіональних і національних транспортно-логістичних систем. Даний підхід дозволяє реалізувати потенціал конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту;

- сформовано концепцію неоіндустріальної модернізації промислових підприємств залізничного транспорту для забезпечення їх конкурентоспроможності, що ґрунтується на конвергенції інноваційної діяльності промислових підприємств залізничного транспорту та учасників проектів розвитку регіональних і національних транспортно-логістичних систем, удосконаленні інфраструктурного

забезпечення, розвитку інтелектуального капіталу, покращенні управління якістю і формуванні єдиного дослідно-виробничого середовища, що в сукупності забезпечить формування конкурентних переваг продукції промислових підприємств залізничного транспорту на національному і міжнародному ринках;

- розроблено модель організаційно-управлінської структури єдиного дослідно-виробничого середовища реалізації інноваційних проектів розвитку промислових підприємств залізничного транспорту, в основі якої знаходиться організація Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру. Розкрито передумови та напрямки діяльності основних його структурних складових і визначено співвідношення інтересів підприємств-учасників кластеру в процесі реалізації інноваційних проектів розвитку промислових підприємств залізничної галузі. Впровадження даної моделі створить умови для генерації ідей і їх втілення в конструктивно досконалу інноваційну продукцію промислових підприємств залізничного транспорту, дозволить реалізувати масштабні проекти інноваційного розвитку залізничного транспорту;

- запропоновано холістичну концепцію управління інтелектуальним капіталом промислових підприємств залізничного транспорту, у якій визначено систему заходів, що реалізуються на різних управлінських рівнях (державному, регіональному, підприємницькому), надано пропозиції щодо поєднання інтелектуальних потенціалів промислових підприємств залізничного транспорту, ґрунтуючись на їх можливостях і ролі у створенні єдиного дослідно-виробничого середовища реалізації інноваційних проектів промислових підприємств залізничного транспорту. Це дозволяє об'єднати зусилля для створення високотехнологічної продукції;

удосконалено:

- підхід щодо організації інноваційної діяльності промислових підприємств залізничного транспорту, який, на відміну від відомих, передбачає об'єднання середовища генерації знань з середовищем їх технологізації на основі розбудови Інноваційно-інжинірингового центру, котрий виступає в ролі системного інтегратора і постачальника інжинірингових послуг та дозволяє комплексно вирішувати завдання проектного управління процесом створення інноваційної продукції промислових підприємств залізничного транспорту. Обґрунтовано структуру, мету, цілі, завдання і функції центру. Його створення дозволить активізувати інноваційну діяльність промислових підприємств залізничного транспорту і підвищити результативність їх науково-дослідної сфери;

- модель інвестиційного забезпечення інноваційної діяльності промислових підприємств залізничного транспорту, що, на відміну від існуючих, враховує умови трансформації політики регіонального розвитку та передбачає створення Регіонального фонду інвестиційного розвитку промислових підприємств залізничного транспорту. Це дозволило розкрити технологію акумулювання і перерозподілу інвестиційних ресурсів для реалізації інноваційних проектів на промислових підприємствах залізничної галузі та визначитися щодо інструментів і методів регіонального впливу на активізацію інвестиційних процесів забезпечення їх розвитку;

- класифікацію інтелектуального капіталу за рахунок виділення його видів за такими ознаками: 1) за сферою реалізації: внутрішній, ринковий; 2) за рівнем виявлення: явний (у т. ч. балансовий), прихований (у т. ч. резервний); 3) за рівнем використання: активний, пасивний; 4) за характером функцій: спеціалізований, багатофункціональний (універсальний); 5) за розповсюдженням: локальний, дискретний, системний; 6) за характером генерації: стихійно або спонтанно сформований; свідомо (навмисно або штучно) створений; 7) за рівнем критичності: граничний, високий, середній, низький; 8) за значенням у виробничо-господарській діяльності: основний, допоміжний, забезпечувальний. Застосування даної класифікації сприятиме вибору більш адекватних інструментів управління інтелектуальним капіталом промислових підприємств залізничного транспорту;

- інтегровану систему управління якістю продукції промислових підприємств залізничного транспорту, яку, на відміну від існуючих, сформовано на основі інтегрально-логістичного підходу, що передбачає встановлення сукупності взаємозв'язків і взаємодії складових системи підтримки управління якістю продукції (кадрового, інформаційного, технологічного, нормативного, фінансового, методологічного і організаційного забезпечення). Це дозволить комплексно організувати процес підвищення якості продукції промислових підприємств залізничного транспорту, забезпечити кластер, галузь, регіон висококваліфікованими спеціалістами в галузі забезпечення та управління якістю, сформувані і реалізувати ефективну політику підвищення якості продукції;

- методика комплексної оцінки ефективності інтегрованої системи управління якістю в межах Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру, яка, на відміну від існуючих, полягає в розрахунку інтегрального показника, що агрегує оцінки рівня якості продукції на кожному етапі її життєвого циклу, які у свою чергу розраховуються на основі таких показників, як якість вхідних ресурсів; особистісні якості керівника; якість персоналу; якість задоволеності споживачів або учасників наступного етапу створення продукту; якість виробничого процесу; якість кінцевої продукції. Дана методика оцінки дозволить виявити проблемні місця в системі управління якістю на кожному етапі життєвого циклу продукції промислових підприємств залізничного транспорту, сприятиме розробленню ефективних управлінських рішень, спрямованих на вибір комплексу заходів щодо підвищення якості продукції;

отримали подальшого розвитку:

- категорійний апарат неоіндустріальної модернізації на основі введення поняття «конвергенція інноваційної діяльності» та визначення його сутнісно-змістовної характеристики як поєднання інноваційної діяльності підприємств за рахунок взаємопроникаючого інноваційного проектування, тиражування та дифузії інновацій в процесі розроблення і реалізації мультиплатформованих інноваційних рішень під час виготовлення спільної високотехнологічної продукції. Дане трактування дає можливість визначити ключові аспекти формування високотехнологічних укладів на промислових підприємствах залізничного транспорту і виготовлення ними інноваційної високотехнологічної продукції;

- пропозиції щодо формування інституційного середовища забезпечення

інноваційного розвитку промислових підприємств залізничного транспорту, які, на відміну від існуючих, розкривають склад, структуру та інструменти інститутів інноваційного розвитку промислових підприємств залізничного транспорту, що є базисом для реалізації структурно-технологічної модернізації промислових підприємств залізничного транспорту та стимулювання їх інноваційно-інвестиційного розвитку;

- інструментарій забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту, що, на відміну від існуючих, включає створення інтегрованого інформаційного середовища промислових підприємств залізничного транспорту, сформованого на основі впровадження інтегрованих інформаційно-комунікаційних технологій. Це сприятиме організації ефективного інформаційного обміну між суб'єктами-учасниками створення інноваційної продукції та оптимізації її життєвого циклу;

- положення щодо формування соціальної політики розвитку інтелектуального капіталу промислових підприємств залізничного транспорту, які, на відміну від існуючих, комплексно розкривають напрямки, чинники і результати ефективної соціальної політики промислових підприємств залізничного транспорту, обґрунтовують підхід до оцінки ефективності соціальних інвестицій у розвиток інтелектуального капіталу через урахування зміни якісних показників, що характеризують цілі та завдання розвитку інтелектуального капіталу промислових підприємств залізничного транспорту. Це дозволить більш обґрунтовано обирати заходи управління інтелектуальним капіталом промислових підприємств залізничного транспорту;

- культурно-ціннісний підхід до підвищення якості продукції промислових підприємств залізничного транспорту в аспекті забезпечення її конкурентоспроможності на всіх етапах життєвого циклу, створюваних ними інновацій, який полягає у формуванні та поширенні культури якості в межах Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру. Це сприятиме підвищенню рівня якості продукції промислових підприємств залізничного транспорту на всіх етапах її життєвого циклу;

- систематизація детермінант, що впливають на складові інтелектуального капіталу промислових підприємств залізничного транспорту на макро-, мезо- та мікрорівнях економіки. На макрорівні виділено чинники науково-технічного прогресу, соціально-культурні, економічні, політично-правові та інтеграційні чинники. На мезорівні розкрито чинники, які формуються під впливом таких зацікавлених груп, як споживачі, конкуренти, регіональні органи влади та інші зацікавлені особи. На мікрорівні визначено кадрові, організаційно-управлінські, техніко-технологічні, фінансово-економічні та маркетингові чинники. Це дозволяє з'ясувати і врахувати умови розвитку інтелектуального капіталу промислових підприємств залізничного транспорту для побудови ефективної системи управління ним.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що обґрунтовані в дисертації методичні підходи, теоретичні висновки і практичні рекомендації можуть бути використані у процесі розроблення стратегії забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту

України. Сукупність отриманих наукових положень доведено до рівня методичних рекомендацій та прикладного інструментарію, який дозволяє активізувати інноваційну діяльність промислових підприємств залізничного транспорту як ключового чинника забезпечення їх конкурентоспроможності.

Результати дисертаційного дослідження отримали практичне застосування в діяльності підприємств залізничного транспорту. Зокрема методику оцінки ефективності системи управління якістю впроваджено в діяльність філії «Дарницький вагоноремонтний завод» ПАТ «Укрзалізниця» (акт впровадження № 3322 від 1 червня 2016 р.) і регіональної філії «Панютинський ВРЗ» ПАТ «Укрзалізниця» (акт впровадження № 17/03 від 11 березня 2016 р.), рекомендації щодо управління інтелектуальним капіталом в частині оцінки його рівня впроваджено в діяльність Харківської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» (акт впровадження від 21 квітня 2016 р.), культурно-ціннісний підхід до підвищення якості функціонування підприємств залізничного транспорту використано в діяльності регіональної філії «Південна залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» (акт впровадження від 2 червня 2016 р.), пропозиції щодо покращення інформаційного забезпечення інноваційної діяльності як чинника її активізації впроваджено в діяльність ПрАТ "Харківшляхпостач" (довідка про впровадження № 11 від 12 травня 2016 р.), методичний підхід до оцінки ефективності соціальних інвестицій використано в діяльності ПАТ «Кременчуцький завод металевих виробів» (акт впровадження від 28 квітня 2016 р.).

Методичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі Навчально-наукового інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів Українського державного університету залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Регіональна економіка», «Інфраструктура ринкової економіки», «Міжнародна економіка», «Транснаціональні корпорації», «Забезпечення конкурентоспроможності підприємств» і при виконанні випускних робіт спеціалістів та магістрів, що підтверджується актом впровадження від 19 травня 2016 р.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаною працею, у якій викладено авторський підхід щодо формування теоретико-методичного базису та інструментарію забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту.

Усі наукові результати, викладені в дисертації, отримано автором особисто. Із наукових праць, опублікованих у співавторстві [6, 10, 25, 26, 32, 39, 40], у дисертації використано лише особисті ідеї і розробки. Внесок автора в роботи, виконані у співавторстві, наведено в авторефераті у списку опублікованих праць за темою дисертації.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і результати дослідження протягом 2008-2016 років пройшли апробацію на 33 Міжнародних науково-практичних конференціях: Проблеми економіки транспорту (Дніпропетровськ, 2008 р.), Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Коктебель, 2008 р.), Розвиток зовнішньоекономічної діяльності в умовах інтеграційних та глобалізаційних процесів (Донецьк, 2009), Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Коктебель, 2009 р.), Проблеми економіки

транспорту (Дніпропетровськ, 2010 р.), Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте (Яремча, 2010 г.), Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Коктебель, 2010 р.), Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Коктебель, 2011 р.), Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте (Киев, 2011 г.), Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Харків, 2012 р.), Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті (Судак, 2012 р.), Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Харків, 2013 р.), Соціально-економічні проблеми адаптації реального сектора в сучасних умовах (Макіївка-Ялта, 2013 р.), Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте (Судак, 2013 г.), Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті (Київ, 2014 р.), Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративної логістики (Харків, 2014 р.), Проблеми сталого розвитку економіки України в умовах інтеграційних процесів (Ужгород, 2014 р.), Стратегії інноваційного розвитку економіки України: проблеми, перспективи, ефективність (Харків, 2014 р.), Менеджмент, маркетинг, підприємництво: перспективні напрямки розвитку (Одеса, 2015 р.), Проблеми економіки транспорту (Дніпропетровськ, 2015 р.), Пошук ефективних механізмів промислового розвитку в контексті сучасної економічної теорії (Київ, 2015 р.), Проблеми сучасної економіки (Запоріжжя, 2015 р.), Сучасні концепції управління соціально-економічним розвитком держави (Дніпропетровськ, 2015 р.), Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика (Харків, 2015 р.), Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті (Одеса, 2015 р.), Соціально-економічні аспекти розвитку економіки та менеджменту (Львів, 2015 р.), Розвиток фінансово-економічного становища на різних рівнях управління: підприємство, регіон, держава (Дніпропетровськ, 2015 р.), Стратегії інноваційного розвитку економіки України : проблеми, перспективи, ефективність (Харків, 2015 р.), Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів (Харків, 2016 р.), Проблеми економіки транспорту (Дніпропетровськ, 2016 р.), Інноваційний розвиток економіки: вітчизняна та світова практика (Дніпропетровськ, 2016 р.), Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика (Харків, 2016 р.), Innovative potential of socio-economic systems : the challenges of the global world (Lisbon, 2016).

Публікації. Основні положення і висновки дисертаційної роботи викладено в 59 наукових працях, серед яких 1 одноосібна та 4 колективні монографії, 24 статті в наукових фахових виданнях, 3 статті у виданнях, що входять до наукометричних баз даних та матеріали і тези доповідей на 33 Міжнародних науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць складає 35,9 друк. арк., з них особисто автору належить 34,5 друк. арк.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи складає 478 сторінок, у т. ч. основний текст займає 371 сторінку. Матеріали дисертації проілюстровано 58 рисунками, 31 таблицею та містять 7 додатків. Список використаних джерел налічує 470 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У *вступі* обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації, сформульовано мету і 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 *«Парадигма забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту»* досліджено економічний потенціал промислових підприємств залізничного транспорту (ППЗТ) України, розкрито чинники і умови забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних ППЗТ, сформовано проактивний підхід до забезпечення конкурентоспроможності і концептуальні засади неоіндустріальної модернізації ППЗТ.

Активний розвиток світових інтеграційних процесів, які супроводжуються формуванням транспортно-логістичних систем, вказує на стратегічну значущість реалізації інноваційних проектів розвитку залізничного транспорту для відновлення і нарощення промислового потенціалу та конкурентоспроможності економіки України. У цьому аспекті ключова роль належить ППЗТ, які виступають індустріальною базою залізничного транспорту і забезпечують реалізацію інноваційних перетворень, що сприяє підвищенню ефективності діяльності залізничної галузі та суспільному прогресу.

Проведене дослідження економічного потенціалу ППЗТ є свідченням тенденції його звуження. Нині вітчизняні ППЗТ знаходяться у скрутному фінансово-економічному стані внаслідок скорочення попиту на їх продукцію та відповідно падіння обсягів виробництва. Причиною цього стали ряд ключових чинників: по-перше, макроекономічна нестабільність у державі і зміна векторів гео економічного розвитку, що призвели до втрати традиційних ринків збуту; по-друге, залізнична галузь України, що є головним внутрішнім споживачем і потребує оновлення виробничо-технологічної бази, знаходиться в стадії економічного спаду, що суттєво скорочує її купівельну спроможність; по-третє, наявність застарілих виробничих потужностей і відсутність інвестиційних ресурсів для їх кардинального оновлення спричинили скорочення можливостей ППЗТ у сфері виготовлення інноваційної продукції; по-четверте, інтегрування у світовий фінансовий, промисловий і транспортний простір, а також інтенсифікація господарських зв'язків між країнами, сферами та галузями економіки визначили нові загрози для вітчизняних ППЗТ через появу потужних конкурентів, що вже сьогодні присутні на вітчизняних ринках (Skoda, Hyundai Rotem, Siemens).

За умов, що склалися, подолання наслідків кризових явищ у роботі ППЗТ і перехід до стійкого зростання потребує переосмислення мультиплікаторів конкурентоспроможності. Зокрема необхідно передбачити комплексну реіндустріалізацію ППЗТ на основі ефективно сформованої інноваційної діяльності.

Встановлено, що сучасний стан і потенціал зростання промисловості України значною мірою залежить від тенденцій розвитку світової економіки, яка характеризується розгортанням кризових явищ. Першопричину виникнення глобальних криз вбачають у заміщенні технологічних укладів. Саме інноваційні хвилі визначають економічну динаміку, коливання темпів економічного зростання

та ефективності виробництва. Нині країни-лідери глобального розвитку (США, країни ЄС, Японія) переходять до 6-го технологічного укладу постіндустріальної стадії розвитку, де основними виробничими ресурсами і чинниками забезпечення конкурентоспроможності стають інтелект, інформація та інновації, втілені у високотехнологічну продукцію.

Виявлено, що визначною умовою забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ є поширення трансформаційних процесів в Україні, пов'язаних з децентралізацією влади і активізацією регіональної економіки. Своєчасне врахування можливостей, які є наслідком зазначених процесів у державі, дозволить відновити міжрегіональні зв'язки і модернізувати транспортну інфраструктуру, що сприятиме розбудові високотехнологічних транспортно-виробничих комплексів.

Дослідження умов функціонування ППЗТ доводить, що, незважаючи на важкий фінансово-економічний і техніко-технологічний стан, ППЗТ у взаємодії з іншими підприємствами залізничної галузі України можуть стати ключовою ланкою в економічному розвитку національної економіки за рахунок формування високорозвинених регіональних потенціалів в країні. При цьому визначальним важелем формування конкурентних переваг ППЗТ є об'єднання їх інноваційного потенціалу з науково-виробничим потенціалом інших підприємств регіонів за умов фінансової, правової, кадрової та інших видів регіональної та державної підтримки.

Вищезазначені положення дозволили запропонувати проактивний неоіндустріальний підхід до забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ, що полягає в ініціації ними впровадження інноваційних проектів і реалізації інтегрованого управління життєвим циклом інновацій в умовах об'єднання діяльності зі стратегічними партнерами з метою розвитку інноваційних регіональних і національних транспортно-логістичних систем.

Виявлено, що досягнення конкурентоспроможності ППЗТ відбувається на основі конвергенції інноваційної діяльності ППЗТ та інших учасників проектів розвитку регіональних і національних транспортно-логістичних систем. Зазначене стало підґрунтям для дослідження сутності конвергенції інноваційної діяльності і дозволило розвинути категорійний апарат концепції неоіндустріальної модернізації, зокрема запропоновано поняття «конвергенція інноваційної діяльності», під якою слід розуміти поєднання інноваційної діяльності підприємств за рахунок взаємопроникаючого інноваційного проектування, тиражування та дифузії інновації при розробленні та реалізації мультиплатформованих інноваційних рішень у процесі виготовлення спільної продукції. Визначені особливості конвергенції інноваційної діяльності доводять необхідність її застосування в процесі переходу ППЗТ до високотехнологічних укладів і виготовлення високотехнологічної продукції, що дозволить забезпечити конкурентоспроможність ППЗТ як на внутрішньому, так і світовому ринку.

Розроблено концептуальні основи неоіндустріальної модернізації ППЗТ для забезпечення їх конкурентоспроможності (рис. 1).

Ключовими напрямками забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ визнано удосконалення інфраструктурного забезпечення, розвиток інтелектуального капіталу, покращення управління якістю і формування єдиного дослідно-виробничого середовища.



Рис. 1. Основні положення концепції неіндустріальної модернізації ППЗТ

Другий розділ «*Теоретичні основи розвитку інноваційної діяльності та інституційного середовища промислових підприємств залізничного транспорту*» присвячено вивченню теоретичного підґрунтя забезпечення інноваційного розвитку ППЗТ, формуванню інституційного середовища інноваційного розвитку ППЗТ, розробленню моделі інформаційного інструментарію забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ.

Як свідчать сучасні реалії, ефективно організована інноваційна діяльність дозволяє ППЗТ сформувати конкурентні переваги. Для досягнення цього стратегічно важливого завдання досліджено теоретичний базис і виділено особливості інноваційної діяльності сьогодення, серед яких визначальними є такі положення: концентрація ключових нововведень відбувається не в окремих галузях, а в декількох галузях одночасно під час взаємопроникнення інноваційних знань однієї галузі в іншу; головним джерелом інновацій та інноваційної діяльності сьогодні стає не окремий суб'єкт господарювання, а різноманітні форми інноваційних об'єднань, що орієнтовані на досягнення спільної стратегічної мети. За рахунок об'єднання і відповідно поєднання інноваційних потенціалів окремих суб'єктів господарювання, а також інтеграції і конвергенції їх інноваційної діяльності стає можливим постійне продукування міжгалузевих високотехнологічних інноваційних рішень.

Основою трансформації інноваційної діяльності ППЗТ виступають інституційні зміни, які супроводжуються формуванням в галузі ефективного інституційного середовища і створенням дієвих інститутів забезпечення інноваційного розвитку промислових підприємств залізничної галузі. Ґрунтуючись на тому, що зміст інституційного підходу розкривається через категорії «інститут» та «інституція», визначено необхідність формування системи інститутів інноваційного розвитку ППЗТ, яка включатиме як фінансові, так й інноваційні їх форми та буде представлена Регіональним фондом інвестиційного розвитку ППЗТ, Інноваційно-інжиніринговим центром, Центром трансферту і комерціалізації інновацій. Розкрито інструменти підтримки процесів створення інститутів інноваційного розвитку ППЗТ, що передбачають як інформаційно-аналітичну підтримку ППЗТ з боку регіональних органів влади і стимулювання внутрішнього попиту на продукцію їх виробництва всередині регіону, так і реалізацію податкових, грошово-кредитних інструментів розвитку ППЗТ, надання їм майнової підтримки.

Забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ на основі інноваційних перетворень потребує врахування сучасних домінантів економічного розвитку і зумовлює необхідність якісного вдосконалення процесу інформаційного супроводження життєвого циклу створення інноваційної продукції.

Аналіз інформаційного забезпечення ППЗТ дозволив виявити системні недоліки в роботі діючих наразі інформаційних систем, що знижують надійність і якість інформаційного супроводження всього технологічного циклу створення продукції, а отже, й обумовлюють збільшення його тривалості та зниження ефективності управлінських рішень. Визначено види та переваги сучасних інтегрованих інформаційно-комунікаційних систем, задіяних у процесі виробництва інноваційної продукції, і деталізовано їх роль у забезпеченні конкурентоспроможності ППЗТ. З метою організації на ППЗТ ефективного інформаційного обміну та поглиблення технологічної сумісності основних учасників процесу створення інноваційної продукції розроблено пропозиції щодо формування інтегрованого середовища забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ, які ґрунтуються на впровадженні інформаційно-комунікаційних технологій, інтегрованих у межах їх інформаційно-комунікаційної системи (рис. 2).

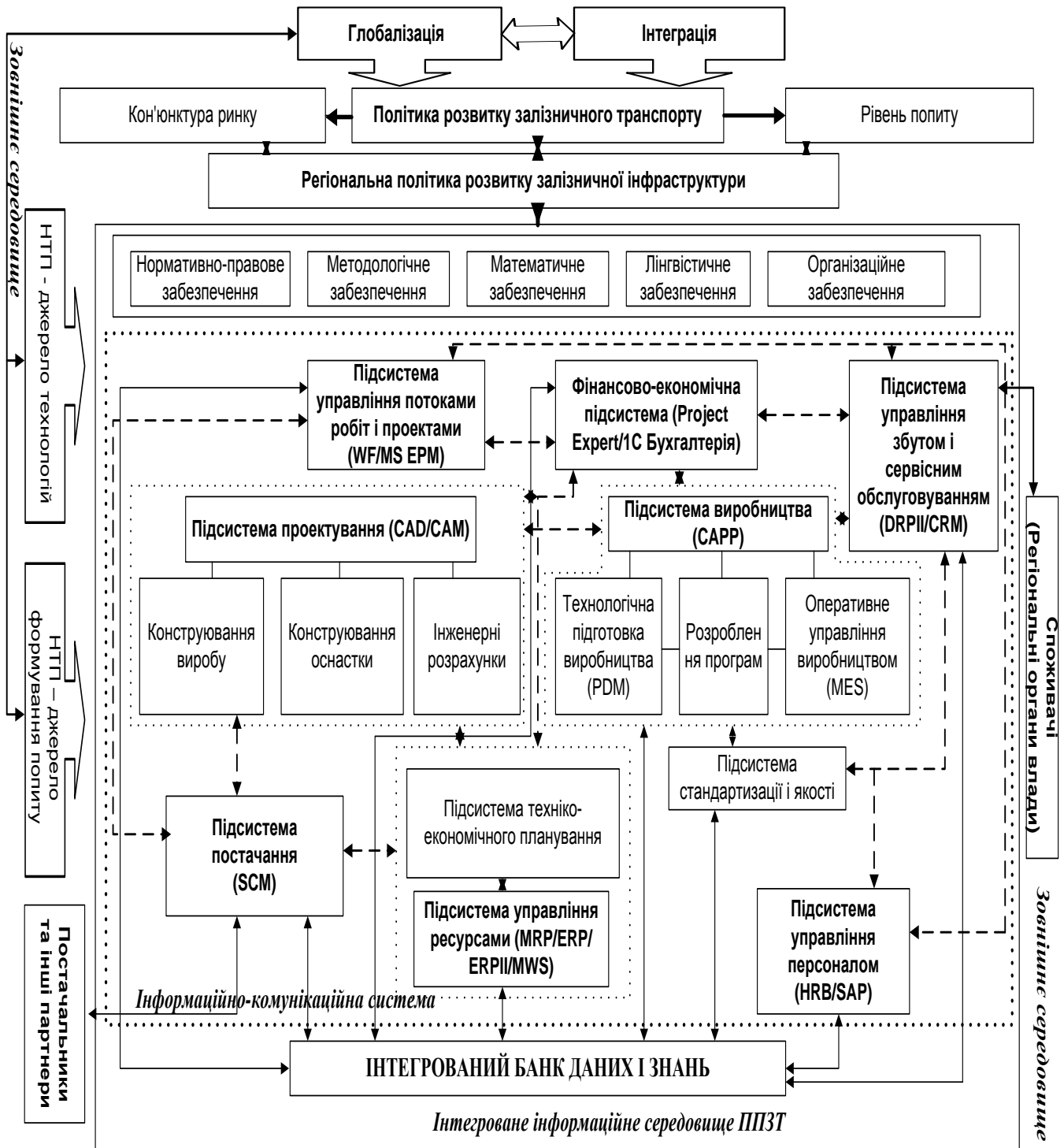


Рис. 2. Концептуальна схема інтегрованого інформаційного середовища ІІІТ

Обґрунтовано, що ядром інтегрованого інформаційного середовища ІІІТ виступатиме Інтегрований банк даних і знань, який, з одного боку, взаємодіятиме з підсистемами інформаційно-комунікаційної системи, що містять дані щодо ходу виконання певних технологічних процесів створення продукції, а з іншого – з базою контрагентів, у якій відображуються бізнес-пропозиції та ідеї основних партнерів і зовнішніх учасників процесу виробництва інновацій. Організоване таким чином зберігання інформації на ІІІТ дозволить не тільки здійснювати контроль поточних технологічних процесів виробництва продукції, але й управляти всіма його бізнес-процесами, маючи реальну інформацію щодо змін вимог і потреб

зовнішнього ринку.

У третьому розділі *«Організація інноваційного процесу промислових підприємств залізничного транспорту в умовах формування Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру»* обґрунтовано роль інжинірингу в підвищенні результативності інноваційної діяльності ППЗТ, розроблено положення щодо створення Інноваційно-інжинірингового центру, Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру, надано пропозиції щодо удосконалення інвестиційного забезпечення інноваційної діяльності ППЗТ в умовах зміни регіональної політики.

У наш час модернізація інноваційної діяльності ґрунтується на інжиніринговій платформі, що поєднує науку і виробництво, формуючи технологічну базу виробничої діяльності. Виявлено, що інжиніринг відрізняється підприємницьким характером робіт, нерозривно пов'язаний з інтелектуальною і творчою діяльністю, забезпечує розроблення і впровадження інновацій.

Проведено систематизацію типів інжинірингових послуг за такими ознаками, як вид послуг, позиція в технологічному ланцюжку, галузева приналежність, стадія життєвого циклу проекту, ступінь новизни інновацій. Це дозволило визначити, що майбутнє за комплексним інжинірингом, позитивними рисами якого є такі: замовник позбудеться від невластивих йому інжинірингових функцій; відбудеться укрупнення і виросте компетенція інжинірингових центрів; підвищиться якість розроблення проектів.

Перевагою переходу на інжинірингові технології організації інноваційної діяльності на ППЗТ визначено комплексне інтегроване управління життєвим циклом інноваційних проектів, що стало підґрунтям для розбудови Інноваційно-інжинірингового центру (ІЦ) ППЗТ, структура, мета, цілі, функції і завдання якого подано на рис. 3.

Для зростання конкурентоспроможності ППЗТ в умовах втрат стабільних ринків збуту і переорієнтації діяльності на високостандартизовані європейські вимоги необхідною є побудова стабільних міжгалузевих коопераційних зв'язків, які забезпечать формування на ПП залізничної галузі єдиного середовища для генерування інновацій, що і обумовлює доцільність застосування інструментарію кластерного підходу. Обґрунтовано доцільність формування Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру (ІО ПЛК) як єдиного дослідно-виробничого середовища реалізації інноваційних проектів розвитку ППЗТ.

Метою формування і розвитку останнього визначено забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ за рахунок формування єдиного дослідно-виробничого середовища для генерації ідей і їх втілення в конструктивно досконалу інноваційну продукцію і створення можливості для доступу його учасників до світових високотехнологічних розробок. Встановлено, що така інтегруюча можливість ІО ПЛК буде забезпечена за рахунок формування тісних зв'язків між усіма учасниками створення і виробництва інновації, що дозволить коригувати наукові дослідження, дослідно-конструкторські розробки і виробничий процес у відповідності з потребами залізничного транспорту зокрема та вимогами ринку в цілому.

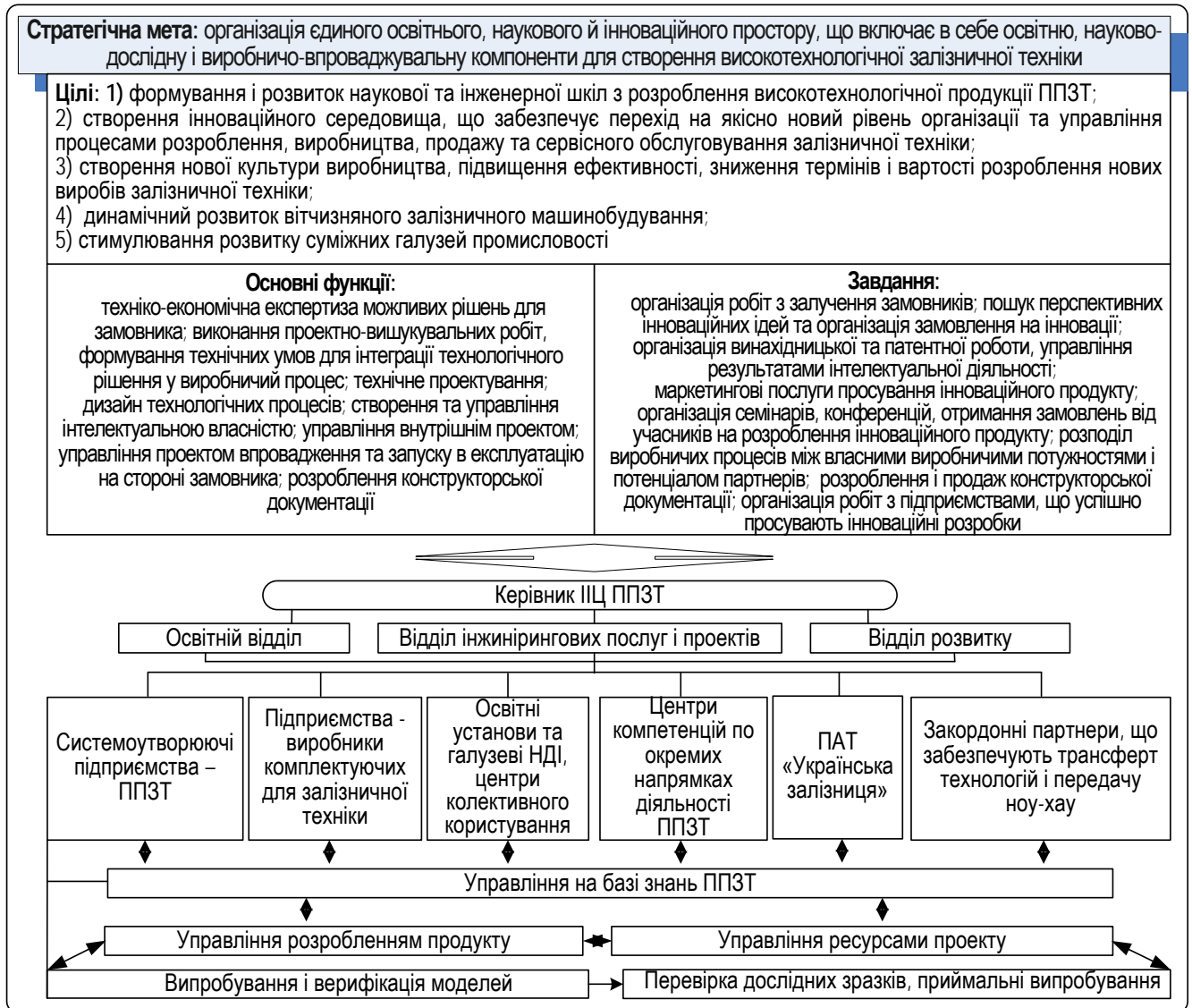


Рис. 3. Цілі, функції, завдання і структура ІІЦ ППЗТ

Врахування особливостей і етапності реалізації інноваційного процесу дозволило встановити передумови формування Ю ПЛК, найважливішими з яких запропоновано вважати наявність ключових учасників кластеру - ППЗТ, зацікавлених у реалізації інноваційних перетворень; наявність Інноваційно-інжинірингових центрів, що мають базу знань і потенціал НДДКР, здатних продукувати сучасні зразки продукції для потреб залізничної галузі; розвинута інституційна інфраструктура (інноваційні центри, науково-дослідні організації, регіональний фонд інвестиційного розвитку ППЗТ, венчурні фонди, центр розвитку кадрового потенціалу та інше), що створює сприятливе середовище для розвитку підприємств-учасників кластеру; географічна концентрація і близькість розміщення підприємств-учасників кластеру, що створює можливість для їх організаційної взаємодії та інформаційного обміну; високий рівень кадрового та інтелектуального потенціалу регіону, що створює можливість для навчання і перепідготовки спеціалістів, отримання висококваліфікованих кадрів; підтримка регіональних органів влади та ініціація з їх боку проектів за участю кластеру, що створить умови для стабільного функціонування, забезпечить гарантійний рівень попиту і ринки

збуту інноваційної продукції кластеру, тощо.

На основі цього розроблено організаційно-управлінську модель ІО ПЛК (рис. 4), яка враховує етапи життєвого циклу створення інноваційної продукції.

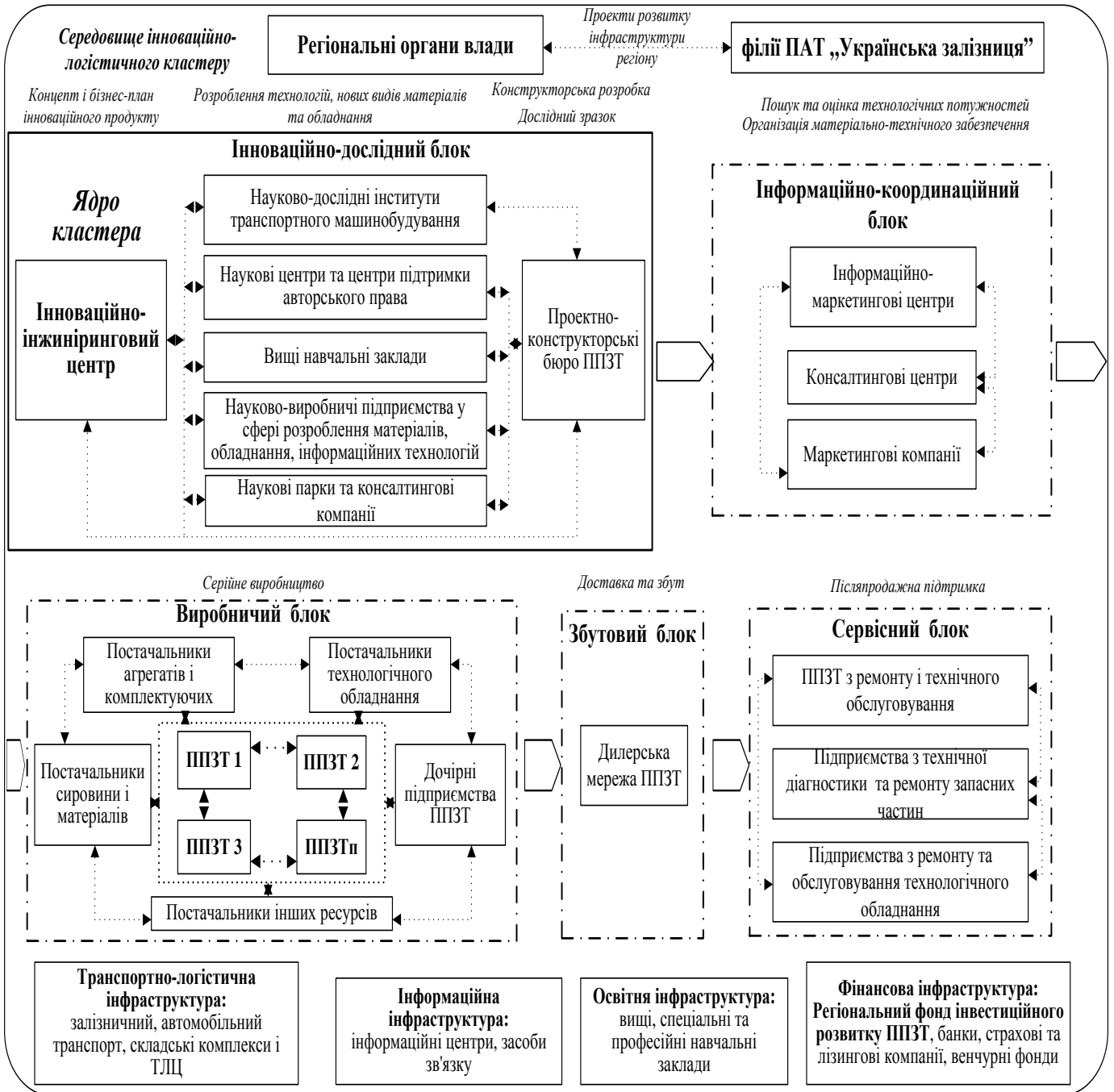


Рис. 4. Організаційно-управлінська модель ІО ПЛК

Ґрунтуючись на перевагах реалізації кластерного підходу та авторському розумінні ролі ІО ПЛК в процесах забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ, визначено ефекти його розвитку і функціонування, що матимуть прояв на рівні кластеру (ефект масштабу виробництва, ефект охоплення, антитригерний ефект, ефект інвестиційних переваг і розподілу фінансових ризиків, ефект перетікання знань та інновацій, ефект акселерації, ефект синергії) та рівні регіону (науково-технічний і соціально-економічний ефекти).

Встановлено, що криза інноваційної діяльності ППЗТ зумовлена впливом як загальнодержавних чинників зниження інвестиційної активності, так і фінансовою неспроможністю ППЗТ інвестувати у власні науково-дослідні розробки. Доведено, що стратегічну значущість для активізації інвестиційних процесів на ППЗТ має політика децентралізації влади, яка передбачає реалізацію внутрішньо орієнтованої моделі розвитку регіону. На основі цього запропоновано модель інвестиційного забезпечення інноваційної діяльності ППЗТ, яка розкриває технологію акумулювання і перерозподілу інвестиційних ресурсів для реалізації інноваційних проектів на ПП залізничної галузі та передбачає формування Регіонального фонду інвестиційного розвитку ППЗТ (рис. 5).

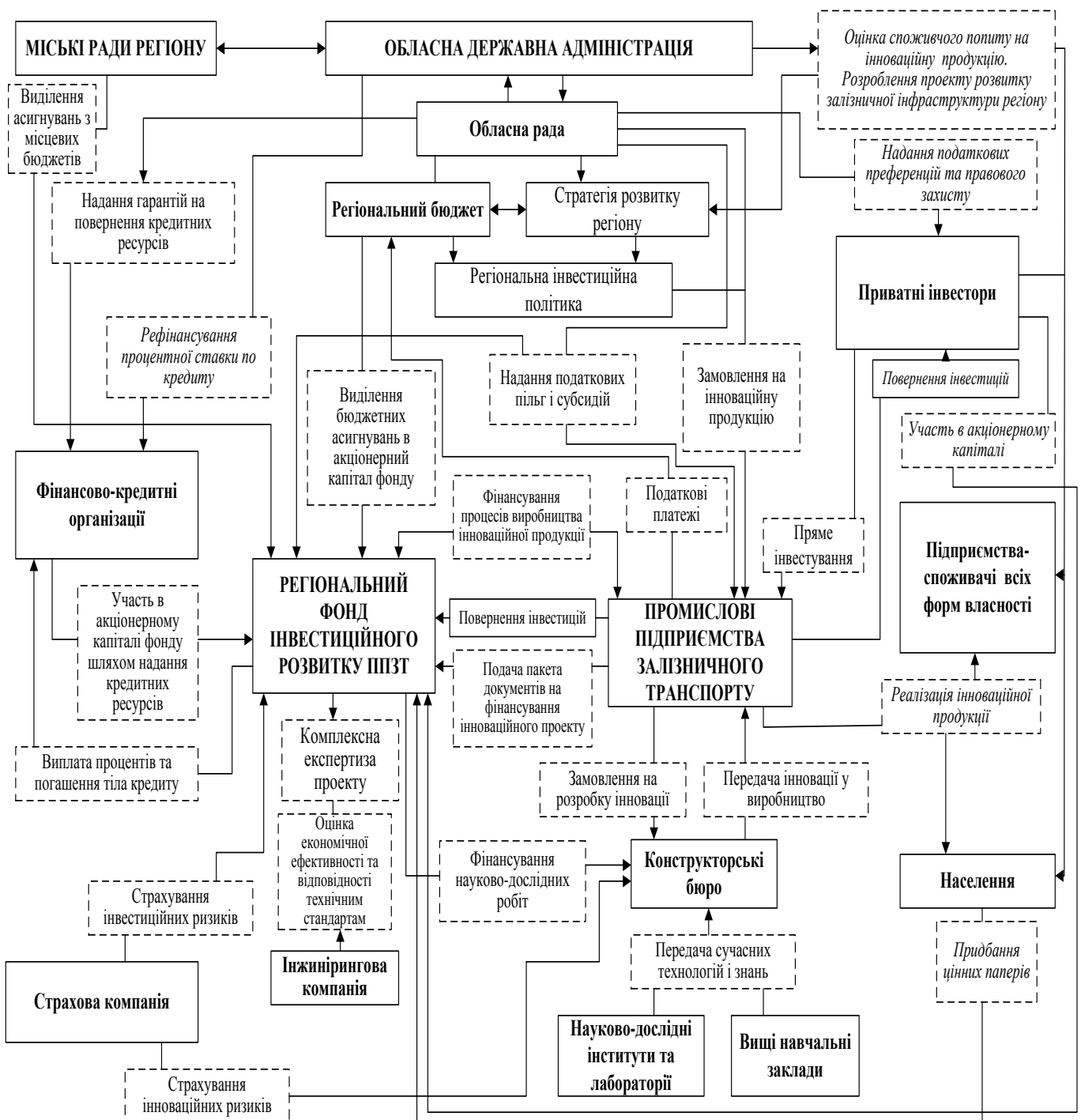


Рис. 5. Модель інвестиційного забезпечення інноваційної діяльності ППЗТ

Розкрито особливості формування та механізм функціонування Регіонального фонду інвестиційного розвитку ППЗТ і визначено інструменти і методи регіонального впливу на активізацію інвестиційних процесів забезпечення інноваційного розвитку ППЗТ. Реалізація даної моделі дасть змогу не тільки фінансово забезпечити технологічну модернізацію ППЗТ, переорієнтацію їх виробничих потужностей на випуск високотехнологічної інноваційної продукції, але і реалізувати соціально значущі проекти розвитку регіону, орієнтовані на покращення його інфраструктурного забезпечення.

У четвертому розділі *«Розвиток інтелектуального капіталу в контексті забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту»* розкрито зміст інтелектуального капіталу ППЗТ, доповнено класифікацію видів інтелектуального капіталу, систематизовано чинники впливу на розвиток інтелектуального капіталу ППЗТ, сформовано холистичну концепцію управління інтелектуальним капіталом ППЗТ і надано пропозиції щодо удосконалення соціальної політики з метою забезпечення розвитку інтелектуального капіталу.

У наш час економіка вступила в таку фазу свого розвитку, коли інтелектуальний капітал стає стратегічним ресурсом і ключовою конкурентною перевагою підприємств. У зв'язку з цим для ППЗТ нагальною проблемою стало формування і використання технічних, економічних, виробничих та інших видів знань, сукупність яких утворює інтелектуальний капітал підприємства.

Проведений аналіз трактувань інтелектуального капіталу і підходів щодо його структуризації показав, що вчені визначають інтелектуальний капітал як конгломерат, котрий поєднує знання, досвід і інформацію, які використовуються для отримання додаткових економічних вигод і задоволення потреб суб'єктів господарювання.

Для подальшого ефективного управління інтелектуальним капіталом ППЗТ було доповнено існуючу класифікацію інтелектуального капіталу за рахунок виділення його видів за такими ознаками: 1) за сферою реалізації: внутрішній, ринковий; 2) за рівнем виявлення: явний (у т. ч. балансовий), прихований (у т. ч. резервний); 3) за рівнем використання: активний, пасивний; 4) за характером функцій: спеціалізований, багатофункціональний (універсальний); 5) за розповсюдженням: локальний, дискретний, системний; 6) за характером генерації: стихійно або спонтанно сформований; свідомо (навмисно або штучно) створений; 7) за рівнем критичності: граничний, високий, середній, низький; 8) за значенням у виробничо-господарській діяльності: основний, допоміжний, забезпечувальний.

Інтелектуальний капітал ППЗТ формується і використовується під впливом множини чинників, які визначають специфіку його стану, розвитку та відтворення і мають різний рівень впливу залежно від внутрішньої структури та особливостей його застосування. Враховуючи особливості діяльності ППЗТ, виявлено чинники впливу на інтелектуальний капітал на макро-, мезо- і мікрорівнях. На макрорівні виділено чинники науково-технічного прогресу, соціально-культурні, економічні, політично-правові та інтеграційні чинники. На мезорівні розкрито чинники, які формуються під впливом таких зацікавлених груп, як споживачі, конкуренти,

регіональні органи влади та інші зацікавлені особи. На мікрорівні визначено кадрові, організаційно-управлінські, техніко-технологічні, фінансово-економічні та маркетингові чинники.

Високий рівень інтегрованості внутрішніх і зовнішніх чинників розвитку інтелектуального капіталу є свідченням необхідності комплексного інтегрованого управління. Дифузія холізму в теорію управління призводить до того, що актуальним є розгляд об'єкта управління як цілісного організму, у якому відбувається інтеграція частин воедино. Холістичний підхід до управління інтелектуальним капіталом вказує на необхідність виявлення і дослідження кожного рівня управління ним в економічних системах. На основі цього виділено ієрархічні рівні та відповідні їм основні напрямки управління інтелектуальним капіталом, що об'єднуються в єдиний механізм управління, а їх інтегратором виступає координаційний центр розвитку інтелектуального капіталу Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру (рис. 6).

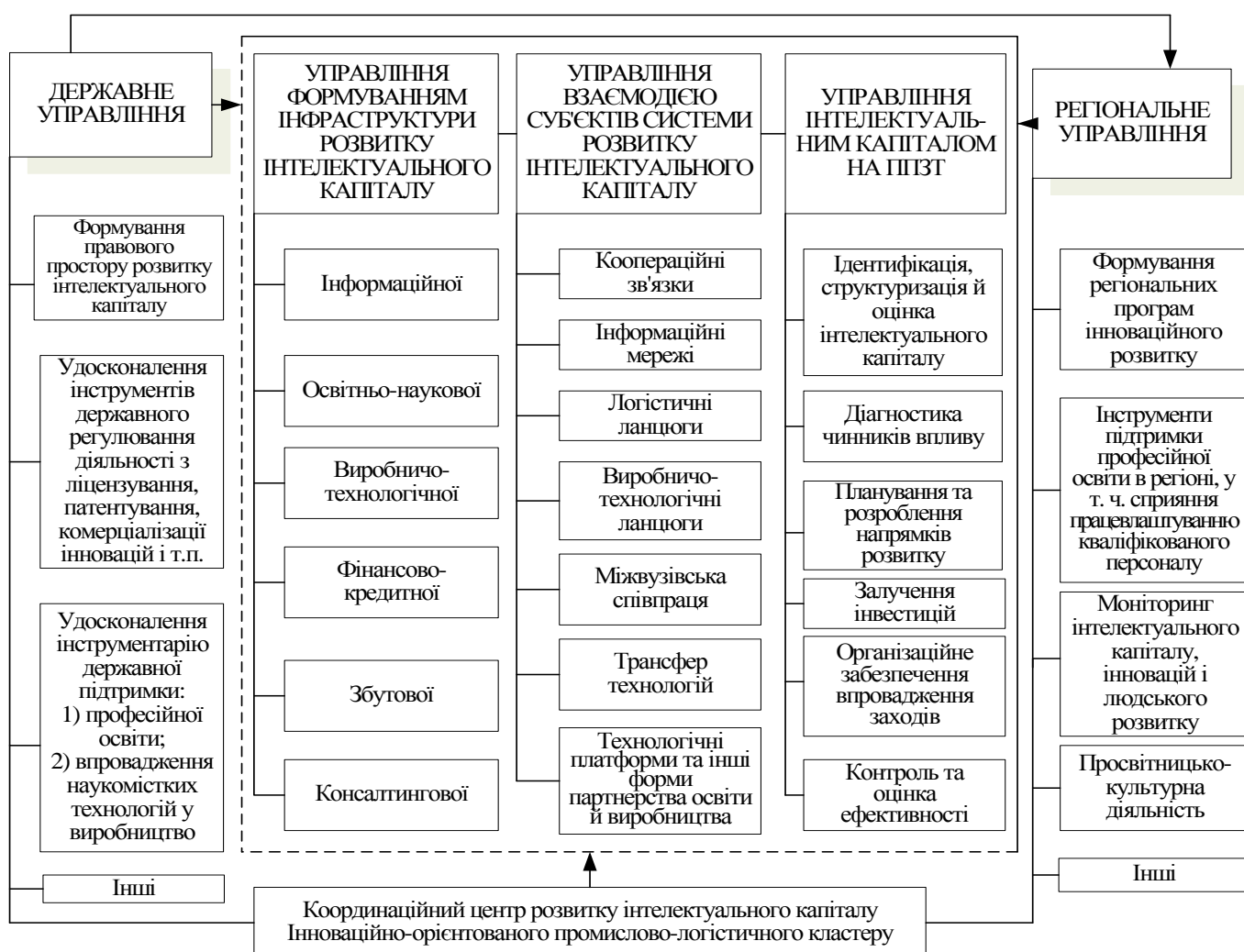


Рис. 6. Холістична концепція управління розвитком інтелектуального капіталу ППЗТ

Процес формування і розвитку інтелектуального капіталу ППЗТ в межах запропонованого ІО ПЛК припускає ефективне функціонування таких підсистем: управління формуванням інфраструктури розвитку інтелектуального капіталу,

управління взаємодією суб'єктів системи розвитку інтелектуального капіталу, управління інтелектуальним капіталом ППЗТ.

З огляду на сформовану практику розкрито етапи управління інтелектуальним капіталом ППЗТ. Спираючись на загальну модель процесу прийняття рішень у межах етапу «Планування та розроблення напрямків розвитку інтелектуального капіталу ППЗТ», виділено підетап генерування і вибору альтернатив. При генеруванні альтернатив проводиться вибір еталонних стратегій управління інтелектуальним капіталом ППЗТ, що дозволяють спростити визначення альтернатив його розвитку, звівши їх до деталізації певного переліку можливих дій. При цьому необхідно враховувати, що холістичний підхід спрямований на об'єднання інтелектуальних капіталів ППЗТ на принципах збалансованості, інтеграції та спеціалізації з урахуванням можливості генерування інновацій силами підприємств.

Неоднорідність і динамічність інтелектуального капіталу дозволяє припускати, що для формування конкурентних переваг важливим є не просто наявність інтелектуального капіталу, а його наявність у стані, оптимальному з точки зору поточної ситуації. Тому важливо оцінити можливості власних інтелектуальних ресурсів ППЗТ при реалізації інноваційних проектів створення високотехнологічної продукції, у тому числі врахувати на яку роль претендують ППЗТ (основного, допоміжного або забезпечуючого учасника) і які для цього необхідно залучити кошти.

Орієнтуючись на вищезазначене, для ППЗТ запропоновано обирати одну з таких стратегій розвитку інтелектуального капіталу.

1. Стратегія ініціатора, що ґрунтується на доктрині технологічних переваг, коли підприємство володіє сукупністю технологічних переваг, недосяжних іншим.

2. Стратегія аутсорсера - це стратегія спеціалізації, тобто концентрації на потребах одного сегмента або конкурентної групи покупців, без прагнення охопити весь ринок. Мета тут полягає в задоволенні потреб обраного цільового сегмента краще, ніж конкуренти. Така стратегія може спиратися як на диференціацію, так і на лідерство за витратами, але тільки в рамках цільового сегмента.

3. Стратегія франчайзі - пошук інноваційних технологій у зовнішньому середовищі, у тому числі за кордоном, доопрацювання яких може бути здійснено на підприємстві. Можливо виділення двох напрямків залучення інноваційних технологій: квазівнутрішній трансфер (у нашому випадку в межах Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру); зовнішній трансфер, у якому беруть участь незалежні фахівці, розробники і споживачі технологій.

Вибір стратегії ґрунтується на порівняльній оцінці можливостей інтелектуального капіталу ППЗТ, методика проведення якої подана на рис. 7.

Необхідно враховувати, що при стандартизації показників на основі їх порівняння з фактичними показниками інших підприємств, ґрунтуючись на результатах оцінювання, відбувається вибір однієї з трьох запропонованих вище стратегій. Ті підприємства, що мають найвищі рейтинги – 0,1-0,67, можуть бути ініціаторами інноваційної діяльності в кластері; для підприємств зі значеннями індексу 0,66-0,34 слід використовувати стратегію аутсорсера; підприємствам з мінімальними значеннями рівня інтелектуального капіталу – 0,33-0 – слід обрати стратегію франчайзі.



Рис. 7. Етапи оцінювання рівня інтелектуального капіталу ППЗТ

При стандартизації показників на основі їх порівняння з еталонними значеннями визначається рівень розвитку інтелектуального капіталу ППЗТ. Для цього розроблена така шкала оцінювання:

$0 < IK < 0,33$ – низький – підприємство мало уваги приділяє розвитку інтелектуального капіталу, його недостатньо для створення високотехнологічної продукції;

$0,34 < IK < 0,66$ – достатній – підприємство має інтелектуальний потенціал для створення високотехнологічної продукції, який необхідно активно розвивати;

$0,67 < IK < 1$ – високий – підприємство має інтелектуальний капітал для створення високотехнологічної продукції та ефективно його використовує.

Розрахунок рівня інтелектуального капіталу за пропонованою методикою

проведено для ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» і в результаті отримано такі значення:

$$I_{\text{лк}} = 0,28 + 0,14 + 0,1 = 0,58;$$

$$I_{\text{ск}} = 0,07 + 0,16 + 0,04 + 0,14 + 0,07 + 0,02 + 0,03 + 0,02 = 0,48;$$

$$I_{\text{кв}} = 0,41 + 0,26 + 0,09 = 0,76;$$

$$IK = \sqrt[3]{0,58 * 0,48 * 0,76} = 0,59.$$

Рівень інтелектуального капіталу ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» дорівнює 0,59, що свідчить про достатній рівень для створення високотехнологічної продукції, який все ж таки необхідно активно розвивати.

Визначено, що розвиток інтелектуального капіталу ППЗТ безпосередньо пов'язаний з ефективною соціальною політикою, яку слід проводити за такими напрямками: політика ефективної зайнятості; політика соціального інвестування; політика соціальної допомоги; політика захисту від соціальних і професійних ризиків; політика розвитку соціального капіталу; політика соціальної відповідальності.

Обґрунтовано, що важливим інструментом соціальної політики виступають соціальні інвестиції, які допомагають підприємствам розвивати людський та інтелектуальний капітал і як наслідок, досягти високих конкурентних переваг і стійкого соціально-економічного розвитку. Для оцінки ефективності соціальних інвестицій у розвиток інтелектуального капіталу ППЗТ запропоновано розраховувати відповідний показник (EI_{ik})

$$EI_{ik} = \frac{JI}{TSI}, \quad (1)$$

де JI – якісний індекс інтелектуального капіталу, %;

TSI – темп приросту інвестицій у соціальні проекти ППЗТ, %.

Для визначення індексу результату JI необхідно розрахувати показники, що характеризують цілі та завдання розвитку інтелектуального капіталу, а далі розрахувати темп приросту кожного аналізованого показника. На основі значення темпу приросту показника формується бальна оцінка індикатора (I_x).

Якісний індекс інтелектуального капіталу розраховується за формулою

$$JI = \sum_{i=1}^n I_{x_i} \cdot \alpha_i, \quad (2)$$

де I_{x_i} - бальна оцінка і-го показника;

α_i - питома вага і-го показника, що присвоюється експертним шляхом по кожному показнику залежно від значущості цілей і завдань розвитку інтелектуального капіталу, сума питомих ваг за кожним напрямом дорівнює 1,0;

n – кількість показників.

На основі порівняння динаміки індексу результату розвитку інтелектуального капіталу і темпу приросту соціальних інвестицій можна виділити різні області зміни ефективності інвестицій ППЗТ і оцінити, таким чином, ефективність використаних ресурсів.

У п'ятому розділі «*Системний підхід до підвищення якості на промислових підприємствах залізничного транспорту*» удосконалено систему управління якістю на ППЗТ в умовах формування Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру, розроблено методичний підхід до комплексного оцінювання інтегрованої системи управління якістю, розвинуто культурно-ціннісний підхід до забезпечення якості продукції ППЗТ.

Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту неможливе без належної якості їх продукції. Враховуючи безліч недоліків у процесах управління якістю ППЗТ існує гостра необхідність у застосуванні комплексного підходу для вирішення цього питання.

Для формування конкурентних переваг у сфері якості продукції ППЗТ запропоновано впровадження інтегрованої системи управління якістю (ІСУЯ) (рис. 8), що сформована на основі інтегрально-логістичного підходу, який передбачає поєднання елементів системи підтримки управління якістю продукції (кадрового, інформаційного, технологічного, нормативного, фінансового, методологічного та організаційного забезпечення) на всіх етапах її життєвого циклу, що дозволяє комплексно організувати процес підвищення якості продукції ППЗТ, забезпечити кластер, залізничну галузь, регіон висококваліфікованими спеціалістами у сфері управління якістю, сформувати і реалізувати ефективну політику підвищення якості продукції.

Інтегрована система управління якістю ІО ПЛК потребує комплексної оцінки, яка врахує особливості функціонування учасників ІО ПЛК і дозволить оцінити якість на кожному етапі створення інноваційного продукту. Ґрунтуючись на вищезазначеному, запропоновано методику комплексної оцінки ефективності ІСУЯ, яка базується на визначенні інтегрального показника рівня якості продукції, що враховує всі етапи життєвого циклу продукції і визначається як

$$R_{ICVY} = \sqrt[6]{R_1 \cdot R_2 \cdot R_3 \cdot R_4 \cdot R_5 \cdot R_6} \quad (3)$$

де R_{ICVY} - інтегральний показник, який визначає ефективність інтегрованої системи управління якістю;

R_1 - показник рівня якості концепту інноваційного продукту;

R_2 - показник рівня якості конструкторських, технологічних розробок;

R_3 - показник рівня якості дослідного зразка;

R_4 - показник рівня якості матеріально-технічного забезпечення;

R_5 - показник рівня якості виробництва;

R_6 - показник рівня якості післяпродажного обслуговування.

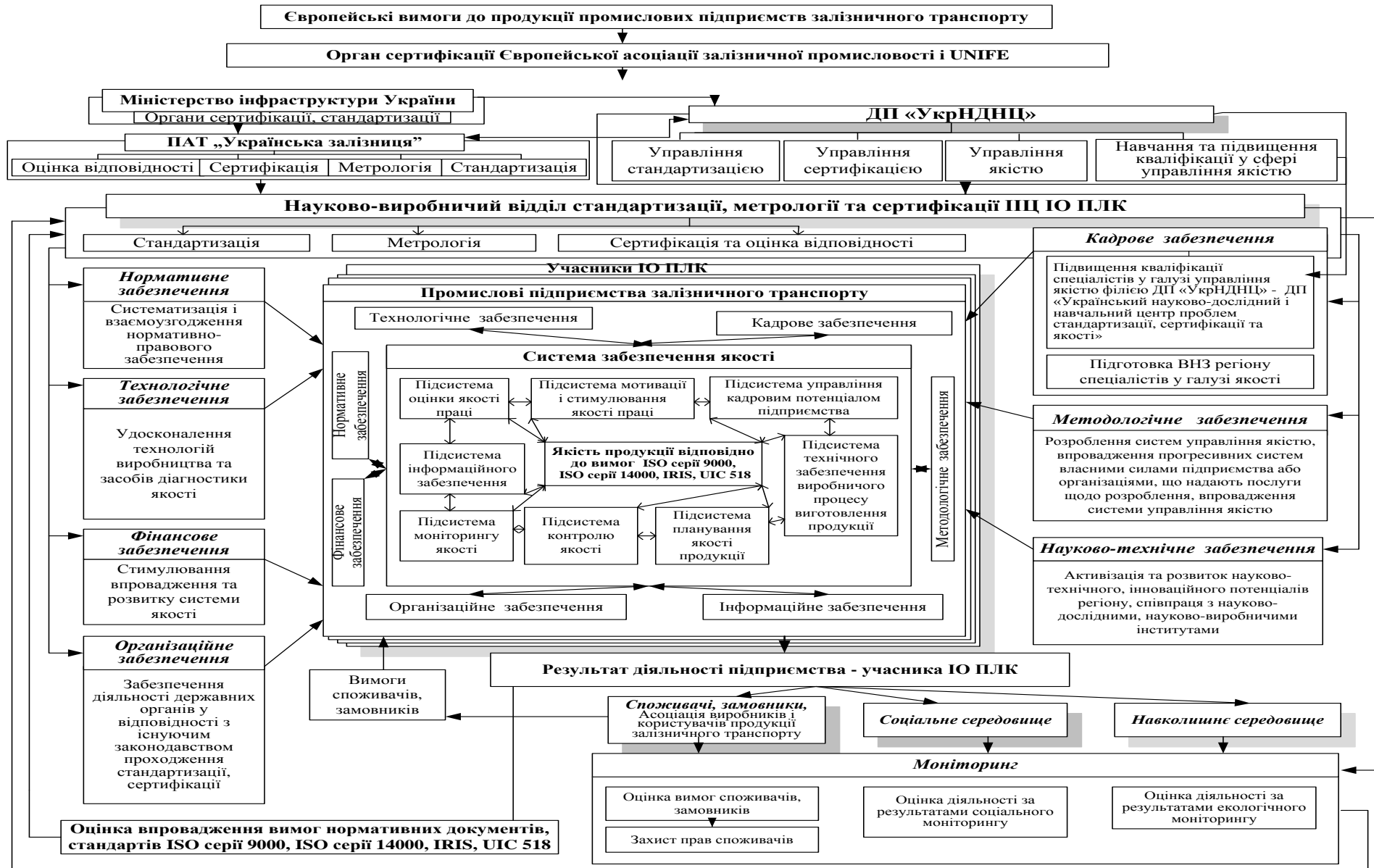


Рис. 8. Інтегрована система управління якістю ПЗТ в умовах формування Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру

Значення інтегрального показника, який характеризує ефективність інтегрованої системи управління якістю, коливається в діапазоні від 0 до 1. Отримане значення інтегрального показника від 1 до 0,7 характеризує стан системи управління якістю як ефективний, від 0,69 до 0,4 – система управління якістю потребує підвищення ефективності, а від 0,39 до 0 – система неефективна та потребує структурних змін.

Показник рівня ефективності ІСУЯ кожного учасника ІО ПЛК визначається:

$$R_i = \sqrt[6]{I_p \cdot I_k \cdot I_n \cdot I_c \cdot I_{en} \cdot I_{яп}} \quad (4)$$

де R_i - показник, який визначає ефективність інтегрованої системи управління якістю і-го учасника ІО ПЛК;

I_p - показник рівня якості вхідних ресурсів (матеріальних, інформаційних, якість постачальників);

I_k - показник кваліфікаційного рівня керівників або рівень особистісних якостей керівника і-го учасника ІО ПЛК;

I_n - показник рівня якості персоналу, задіяного і-м учасником ІО ПЛК;

I_c - показник рівня якості задоволеності споживачів або учасників наступного етапу створення продукту;

I_{en} - показник рівня якості виробничого процесу на і-му етапі життєвого циклу продукції, забезпечений і-м учасником ІО ПЛК;

$I_{яп}$ - показник рівня якості кінцевої продукції і-го етапу життєвого циклу продукції;

Дана методика оцінки дозволяє виявити проблемні місця в ІСУЯ на кожному етапі життєвого циклу створення інноваційної продукції, сприятиме розробленню ефективних управлінських рішень, спрямованих на підвищення якості продукції ППЗТ.

Встановлено, що сполучною ланкою, яка об'єднує і мобілізує персонал організації для вирішення проблем якості, є культура. Відповідно покращення якості функціонування ППЗТ можливе лише разом з виробленням і впровадженням суттєвих змін в організаційній культурі і поведінці працівників.

Запропоновано культурно-ціннісний підхід до підвищення якості продукції ППЗТ, як учасників Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру, що полягає у формуванні та поширенні культури якості на основі розробленої системи цінностей, принципів і мотиваційного інструментарію (рис. 9).

Визначено, що важливе місце в культурі якості має займати відданість персоналу ідеалам якості, що виховується у процесі залучення працівників до постійного удосконалення виробничих і організаційно-управлінських процесів.

Положення культури якості, система цінностей, принципи та мотиваційні інструменти зведені до Кодексу якості, який регламентує політику забезпечення якості продукції ППЗТ, що сприятиме підвищенню їх конкурентоспроможності на вітчизняному і світовому ринку.



Рис. 9. Складові забезпечення культури якості ППЗТ, як учасників ІО ПЛК

У цілому можна зробити висновок, що сформовано теоретико-методологічний базис і методичний інструментарій забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ на основі їх неіндустріальної модернізації, вирішено завдання створення умов для активізації їх інноваційної діяльності, радикального оновлення виробничої бази і організаційно-управлінської діяльності ППЗТ.

ВИСНОВКИ

У процесі дисертаційного дослідження були отримані нові науковообґрунтовані результати, які в сукупності вирішують актуальну науково-прикладну проблему забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту шляхом активізації їх інноваційної діяльності

з метою реалізації інноваційних проектів розвитку регіональних і національних транспортно-логістичних систем.

У результаті проведеного дослідження сформульовано такі висновки.

1. На основі аналізу стану ППЗТ і теоретичних досліджень щодо перспективних ключових чинників успіху та інструментарію забезпечення конкурентоспроможності для промислових підприємств зроблено висновки про актуальність проактивного неоіндустріального підходу щодо забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ, який полягає в ініціації ними впровадження інноваційних проектів та інтегрованому управлінні життєвим циклом інновацій за умов об'єднання діяльності стратегічних партнерів з метою розвитку інноваційних регіональних і національних транспортно-логістичних систем.

2. Специфічною характеристикою інноваційної діяльності в наш час визначено процеси її конвергенції. Розкрито сутнісно-змістовну характеристику категорії «конвергенція інноваційної діяльності», під якою запропоновано розуміти поєднання інноваційної діяльності підприємств за рахунок взаємопроникаючого інноваційного проектування, тиражування і дифузії інновації при розробленні та реалізації мультиплатформованих інноваційних рішень у процесі виготовлення спільної високотехнологічної продукції.

3. Враховуючи той факт, що взаємодія ППЗТ і підприємств залізничного транспорту сприяє соціально-економічному розвитку регіонів України відповідно до вимог євроінтеграції, вважаємо своєчасним і невідкладним формування умов для реалізації концепції неоіндустріальної модернізації ППЗТ, а також умов для застосування кластеризації в процесі забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ, адже це також є тими дієвими умовами, що можуть стати основою для ефективного регіонального розвитку і забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ і підприємств залізничного транспорту на основі розроблення і впровадження інновацій за рахунок формування в регіоні замкненого інноваційного циклу, оснований на світових досягненнях і можливостях логістики, виробничому та інтелектуальному потенціалі вітчизняних ППЗТ.

4. Встановлено, що реалізація інноваційно-технологічної модернізації виробничих потужностей ППЗТ та інвестиційне забезпечення процесів розроблення інновацій і налагодження виробництва сучасної високоякісної продукції, вимагають формування якісно нового інституційного середовища в галузі та диктують потребу в створенні не окремих інститутів забезпечення інноваційного розвитку, а цілісної їх системи. На основі цього визначено, що система інститутів забезпечення інноваційного розвитку промислових підприємств залізничної галузі повинна включати як фінансові, так і інноваційні їх форми та має бути представлена Регіональним фондом інвестиційного розвитку ППЗТ, Інноваційно-інжиніринговим центром і Центром трансферту і комерціалізації інновацій. Розкрито функції даних інститутів забезпечення інноваційного розвитку та подано елементи підтримки процесів їх формування на ППЗТ.

5. Сучасною домінантою процесів економічного зростання виступає система наукових знань, інформаційних технологій та інноваційних процесів, втілених у виробничі процеси, засоби виробництва і саму промислову наукоємну продукцію. За таких умов стабільний розвиток ППЗТ і підтримка довготривалих конкурентних

позицій все більше залежить від якості інформаційного середовища та рівня інтелектуалізації виробничих процесів. На основі цього встановлено недоліки в роботі діючих інформаційних систем та обґрунтовано необхідність впровадження інформаційно-комунікаційних технологій у діяльність ППЗТ. Деталізовано роль інформаційно-комунікаційних технологій у процесах забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничної галузі та визначено необхідність запровадження інформаційно-комунікаційної системи ППЗТ, що забезпечить формування єдиного інтегрованого інформаційного середовища процесу виробництва інноваційної продукції на промислових підприємствах залізничної галузі.

6. Запропоновано почати трансформацію інтеграційних процесів інноваційної діяльності промислових підприємств залізничного транспорту шляхом впровадження інжинірингу. Досліджено зміст поняття «інжиніринг» і зроблено висновок, що інжиніринг знаходиться між наукою і виробництвом, формуючи технологічну (у тому числі технічну) базу виробничої діяльності. Систематизовано підходи до класифікації інжинірингу та розкрито його види за такими ознаками, як типи послуг, галузева приналежність, стадія життєвого циклу проекту, ступінь новизни інновацій. Розроблено концепцію Інноваційно-інжинірингового центру промислових підприємств залізничного транспорту, стратегічною метою якого визначено організацію єдиного освітнього, наукового й інноваційного простору для створення високотехнологічної залізничної техніки.

7. В умовах глобалізації реалізація засад інноваційного розвитку ППЗТ нерозривно пов'язана з кластерним підходом в управлінні процесами інноваційно-технологічної модернізації. Запропоновано формування Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру як об'єднання географічно локалізованих у регіоні ППЗТ, постачальників матеріальних, трудових, наукових та інвестиційних ресурсів, що формують основу єдиного дослідницько-виробничого середовища для реалізації інноваційних проектів промислових підприємств залізничної галузі та реалізують загальну стратегію забезпечення їх конкурентоспроможності в умовах євроінтеграції. Розроблено організаційно-управлінську модель інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру та подано матрицю співвідношення цільових інтересів основних його учасників. Визначено ефекти формування та функціонування інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру шляхом виділення ефектів рівня кластеру і рівня регіону.

8. Доведено, що тенденція до зниження показників інноваційної активності ППЗТ є проявом кризи інноваційного процесу, викликаній не лише недостатнім обсягом фінансування та скороченням самих джерел інвестування, але й пов'язаною з фінансовою неспроможністю вітчизняних підприємств залізничної галузі інвестувати у власні науково-дослідні розробки. На основі цього запропоновано модель інвестиційного забезпечення інноваційної діяльності промислових підприємств залізничної галузі, особливістю якої є центральна роль регіональних органів влади в активізації інвестиційних процесів на ППЗТ і формування Регіонального фонду інвестиційного розвитку ППЗТ. Розкрито інструменти і методи регулювання інвестиційного забезпечення процесів інноваційного розвитку ППЗТ.

9. Проведено систематизацію підходів до класифікації інтелектуального капіталу, що дозволило виявити ознаки, за якими доцільно розрізняти види інтелектуального капіталу: 1) за сферою реалізації: внутрішній, ринковий; 2) за рівнем виявлення: явний (у т. ч. балансовий), прихований (у т. ч. резервний); 3) за рівнем використання: активний, пасивний; 4) за характером функцій: спеціалізований, багатофункціональний (універсальний); 5) за розповсюдженням: локальний, дискретний, системний; 6) за характером генерації: стихійно або спонтанно сформований; свідомо (навмисно або штучно) створений; 7) за рівнем критичності: граничний, високий, середній, низький; 8) за значенням у виробничо-господарській діяльності: основний, допоміжний, забезпечувальний. Врахування запропонованих видів інтелектуального капіталу сприятиме вибору адекватних інструментів управління ним.

10. Визначено детермінанти, що впливають на складові інтелектуального капіталу ППЗТ на макро-, мезо- та мікрорівнях економіки. На макрорівні це чинники науково-технічного прогресу, соціально-культурні, економічні, політично-правові та інтеграційні чинники. На мезорівні виділено чинники, які формуються під впливом таких зацікавлених груп, як споживачі, конкуренти, регіональні органи влади та інші зацікавлені особи. На мікрорівні слід враховувати дію кадрових, організаційно-управлінських, техніко-технологічних, фінансово-економічних і маркетингових чинників. Їх з'ясування дозволяє діагностувати умови розвитку інтелектуального капіталу ППЗТ для підвищення ефективності системи управління.

11. Передумовою забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ визначено розвиток їх інтелектуального капіталу, що потребує створення відповідної системи управління. Зважаючи на необхідність співпраці між підприємствами, державною і регіональною владою, запропоновано цілісну (холістичну) концепцію управління інтелектуальним капіталом ППЗТ, у якій визначено систему заходів, що реалізуються на різних управлінських рівнях (державному, регіональному, підприємницькому), надано пропозиції щодо поєднання інтелектуальних потенціалів ППЗТ, ґрунтуючись на їх можливостях і ролі у створенні єдиного інноваційного середовища.

12. Розкрито значення соціальної політики для розвитку інтелектуального капіталу ППЗТ як такої, що забезпечує оптимізацію соціальних чинників виробництва, сприяє розширенню й посиленню їхнього впливу на соціально-економічний розвиток й удосконалення соціального середовища. Запропоновано і обґрунтовано підхід до оцінки ефективності соціальних інвестицій у розвиток інтелектуального капіталу через урахування зміни якісних показників, що характеризують цілі та завдання розвитку інтелектуального капіталу ППЗТ. Це підвищує результативність рішень щодо вибору інструментів управління розвитком інтелектуального капіталу ППЗТ.

13. Систематизувати і налаштувати процес комплексного підвищення якості ППЗТ, виконувати постійний моніторинг якості, забезпечити підприємства висококваліфікованими спеціалістами в галузі забезпечення та управління якістю, сформувані та реалізувати ефективну систему програм з підвищення якості дозволяє запропонована інтегрована система управління якістю, створення якої має

здійснюватися на основі інтегрально-логістичного підходу, який базується на формуванні сукупності взаємозв'язків і взаємодії складових системи підтримки системи управління якістю продукції: кадрового, інформаційного, технологічного, нормативного, фінансового, методологічного та організаційного забезпечення на основі застосування принципів логістики в управлінні. Інтегрована система управління якістю продукції ППЗТ в умовах формування ІО ПЛК дозволяє забезпечити управління якістю на всіх ділянках виробництва, участь в управлінні якістю всіх працівників підприємства, нерозривність діяльності щодо якості з діяльністю щодо зниження витрат, проведення профілактичних перевірок щодо попередження невідповідностей і дефектів, встановити відповідальність керівництва.

14. Для визначення результативності інтегрованої системи управління якістю продукції ППЗТ запропоновано методичний підхід щодо її оцінки, який ґрунтується на визначенні інтегрального показника ефективності управління якістю, що розраховується як агреговане значення з показників рівня ефективності управління якістю підприємств, задіяних на кожному етапі життєвого циклу виготовлення інноваційної продукції. Це сприяє прийняттю ефективних управлінських рішень щодо впровадження комплексу заходів з підвищення рівня якості продукції ППЗТ.

15. Забезпечення високого рівня якості продукції ППЗТ і інтеграції елементів системи управління якістю учасників ІО ПЛК пропонуємо здійснювати на основі культурно-ціннісного підходу, який полягає у формуванні та поширенні культури якості. Розроблено систему цінностей, що включає цінності та норми поведінки щодо забезпечення якості персоналу, якості виробництва та якості управління, а також мотиваційний інструментарій залучення працівників до діяльності з поліпшення виробничих і організаційно-управлінських процесів.

Таким чином, розроблено узгоджений науковий апарат з забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ – методологію, концепцію та методичний інструментарій, які є своєрідним синтезом наявних напрацювань з теорій забезпечення конкурентоспроможності, технологічного розвитку, інституційного забезпечення стимулювання інноваційної діяльності й авторських наукових положень, які мають наукову та практичну значущість.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- монографії:

1. Дикань О. В. Організаційно-економічний інструментарій забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту : монографія / О. В. Дикань. – Харків : УкрДУЗТ, 2016. – 443 с.

2. Дикань О. В. Інтелектуальний капітал промислового комплексу України як основа його інноваційного розвитку : колективна монографія / О. В. Дикань // Стратегії економічного розвитку : держава, регіон, підприємство. – [за заг. ред. К. С. Шапошникова та ін.]. – Херсон : Видавничий дім «Гельветика», 2015. – Т.1. – С. 100 – 114.

3. Дикань О. В. Формування ефективної соціальної політики промислових

підприємств України : колективна монографія / О. В. Дикань // Тренди та інновації в сучасній економіці. – [за заг. ред. д.е.н., проф. О. С. Іванілова]. – Харків : ХНУБА, 2015. – С. 113 – 122.

4. Дикань О. В. Інформаційно-комунікаційні технології формування інтегрованого середовища забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств регіону : колективна монографія / О. В. Дикань // Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів. – [за заг. ред. д.е.н., проф. О. С. Іванілова]. – Харків : ХНУБА, 2016. – С. 279 – 291.

5. Дикань О. В. Концептуальні основи неіндустріальної модернізації промислових підприємств України на основі формування інноваційно-логістичних систем : колективна монографія / О. В. Дикань // Стійкий розвиток в умовах соціально-орієнтованої економіки. – [за заг. ред. д.е.н., проф. В. В. Прохорової]. – Харків : «Смуґаста типографія», 2016. – С. 355 – 364.

– *статті у наукових фахових виданнях:*

6. Дикань О. В. Регіональне забезпечення інвестування промисловості (на прикладі Харківської області) / О. В. Дикань, В. В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. – № 21. – С. 20 – 22. (*Особистий внесок: розкрито специфіку регіонального інвестування*).

7. Дикань Е. В. Использование логистических инструментов для эффективного использования транзитного потенциала Украины / Е. В. Дикань // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2008. – № 24. – С. 217 – 220.

8. Дикань О. В. Обґрунтування організації інтегрованого логістичного сервісу з урахуванням специфіки підприємств прикордонного регіону / О. В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 25. – С. 23 – 27.

9. Дикань О. В. Інноваційні аспекти зовнішньоекономічної діяльності підприємств малого бізнесу в умовах глобалізації світової економіки / О. В. Дикань // Перспективи розвитку економіки України в контексті європейської інтеграції : зб. наук. праць ДонДУУ, Серія «Економіка». – 2009. – Т. X. – Вип. 123. – С. 285 – 293.

10. Дикань О. В. Управління функціонуванням структурного підрозділу залізниці / О. В. Дикань, Д. Г. Йолкін, В. Ю. Канівцова // Вісник економіки транспорту та промисловості – 2012. – № 37. – С. 112 – 115. (*Особистий внесок: визначено сучасний інструментарій ефективного управління підприємствами залізничного транспорту*).

11. Дикань О. В. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах євроінтеграції / О. В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 47. – С. 77 – 82.

12. Дикань О. В. Логістичний підхід до управління якістю продукції промислових підприємств / О. В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 48. – С. 178 – 183.

13. Дикань О. В. Теоретичні основи управління якістю продукції як одного із основних напрямів забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств / О. В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015.

– № 49. – С. 190 – 195.

14. Дикань О. В. Удосконалення сутності та структури інноваційного потенціалу підприємства / О. В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – № 50. – С. 282 – 285.

15. Дикань О. В. Стратегічні орієнтири щодо удосконалення системи управління якістю на вітчизняних промислових підприємствах / О. В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – № 52. – С. 163 – 171.

16. Дикань О. В. Інноваційно–логістичні системи як базис формування неоіндустріального укладу в промисловому комплексі України / О. В. Дикань // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія : Економіка і менеджмент. – 2015. – Вип. 14. – С. 67– 69.

17. Дикань О. В. Інститути розвитку промислових підприємств як основа конкурентоспроможності промисловості регіону / О. В. Дикань // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2015. – Вип. 8. – С. 750-755.

18. Дикань О. В. Культурно-ціннісна мотивація до підвищення якості продукції промислових підприємств залізничного транспорту в умовах формування Інноваційно-логістичного кластеру / О. В. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. – № 54. – С. 268 – 278.

19. Дикань О. В. Детермінанти розвитку інтелектуального капіталу промислових підприємств залізничного транспорту / О. В. Дикань // Агросвіт. – 2016. – № 10. – С. 25 – 30.

20. Дикань О. В. Модель інвестиційного забезпечення впровадження інновацій на промислових підприємствах залізничного транспорту / О. В. Дикань // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство». – 2016. – Вип. 7. – Ч. 1. – С. 125 – 129.

21. Дикань О. В. Економічний потенціал промислових підприємств залізничного транспорту України та його вплив на регіональний економічний розвиток / О. В. Дикань // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2016. – Вип. 11. – С. 341 – 345.

22. Дикань О. В. Розробка організаційно-управлінської моделі інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру / О. В. Дикань // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». – 2016.– Вип. 18. – С. 100 – 104.

23. Дикань О. В. Інтеграція інжинірингу в інноваційну діяльність промислових підприємств залізничного транспорту / О. В. Дикань // Причорноморські економічні студії: наук.-практ. журнал. – 2016. – Вип. 4. – С. 53 – 58.

24. Дикань О. В. Комплексна оцінка ефективності інтегрованої системи управління якістю в умовах формування інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру [Електронний ресурс] / О. В. Дикань // Ефективна економіка. – 2016. – № 6. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5039>. – Назва з екрана.

- **статті в наукових періодичних виданнях України, що входять до міжнародних наукометричних баз даних, депозитаріїв і пошукових систем:**

25. Дикань О. В. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку підприємств залізничного транспорту / О. В. Дикань, О. Г. Диколенко, Л. Н. Ганич // Зб. наук. праць УкрДАЗТ. – 2013. – Вип. 135. – С. 131 – 135. (*Особистий внесок: визначено умови забезпечення стійкого розвитку залізничного транспорту*).

26. Дикань О. В. Організаційно-методичне забезпечення професійної підготовки спеціалістів транспорту / О. В. Дикань, Т. М. Давидова // Зб. наук. праць УкрДАЗТ. – 2013. – Вип. 140. – С. 134 – 138. (*Особистий внесок: визначено організаційно-економічний інструментарій соціальної політики промислових підприємств залізничного транспорту*).

27. Дикань О. В. Концепція формування інтелектуального потенціалу регіону для активізації інноваційного розвитку промислових підприємств / О. В. Дикань // Науковий огляд. – 2015. – № 11 (21). – С. 5 – 16.

- **тези доповідей і матеріали науково-практичних конференцій:**

28. Дикань О. В. Регіональне забезпечення інвестування промисловості (на прикладі Харківської області) / О. В. Дикань // Проблеми економіки транспорту : тези VII Міжнар. наук. конф. (Дніпропетровськ, 24 – 25 квітня 2008 р.). – Дніпропетровськ : ДПТ, 2008. – С. 21.

29. Дикань О. В. Обґрунтування необхідності оцінки конкурентоспроможності транспортно-експедиторських підприємств (ТЕП) / О. В. Дикань // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доповідей IV Міжнар. наук.-практ. конф. (Коктебель, 2 – 7 червня 2008 р.). – Харків : УкрДАЗТ, 2008. – С. 91 – 92.

30. Дикань О. В. Інноваційні аспекти зовнішньоекономічної діяльності підприємств малого бізнесу в умовах глобалізації світової економіки / О. В. Дикань // Розвиток зовнішньоекономічної діяльності в умовах інтеграційних та глобалізаційних процесів : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Донецьк, 9 – 10 квітня 2009 р.). – Донецьк : ДонДУУ, 2009. – С. 369 – 370.

31. Дикань О. В. Інтеграція транспортних мереж України у міжнародну транспортну систему / О. В. Дикань // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доповідей V Міжнар. наук.-практ. конф. (Коктебель, 1 – 6 червня 2009 р.). – Харків : УкрДАЗТ, 2009. – С. 17.

32. Дикань Е. В. Трансграничное сотрудничество как фактор европейской интеграции транспортной сети Украины / Е. В. Дикань, В. В. Дикань // Проблеми економіки транспорту : тези доповідей IX Міжн. наук. конф. (Дніпропетровськ, 22 – 23 квітня 2010 р.). – Дніпропетровськ : ДНУЗТ, 2010 р. – С. 133. (*Особистий внесок: розкрито вплив європейської інтеграції на роботу промислових підприємств залізничного транспорту*).

33. Дикань Е. В. Определение потенциала железной дороги для реализации стратегических целей развития транспортной компании / Е. В. Дикань // Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ 2010 : тезисы

докладов V Междунар. науч. конф. (Яремча, 24 – 26 ноября 2010 г.). – Днепропетровск : ДНУЖТ, 2010. – С. 219 – 221.

34. Дикань О. В. Шляхи підвищення експорту транспортних послуг / О. В. Дикань // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доповідей за матеріалами VII Міжнар. наук.-практ. конф. (Коктебель, 30 травня – 4 червня 2011 р.). – Харків, 2011. – С. 79 – 80.

35. Дикань О. В. Залізничний туризм : проблеми і перспективи розвитку / О. В. Дикань // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті - ЕКУЗТ 2011 : матеріали VI наук.-практ. конф. (Київ, 12 – 21 грудня 2011 р.). – Київ : ДЕДУТ, 2011. – С. 7.

36. Дикань О. В. Формулювання критеріїв для оцінки якості транспортних послуг / О. В. Дикань // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доповідей за матеріалами VIII Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 5 – 8 червня 2012 р.). – Харків : УкрДАЗТ. – 2012. – С. 117.

37. Дикань Е. В. Оценка организационно-экономической надежности управленческих решений в сфере железнодорожного транспорта / Е. В. Дикань // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті - ЕКУЗТ 2012 : матеріали VII наук.-практ. конф. (Судак, 11 – 13 жовтня 2012 р.). – Київ : ДЕДУТ, 2012. – С. 79 – 80.

38. Дикань О. В. Інноваційна діяльність машинобудівних підприємств з метою забезпечення їх конкурентоспроможності / О. В. Дикань // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доповідей за матеріалами IX Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 5 – 7 червня 2013 р.). – Харків : УкрДАЗТ. 2013. – С. 117–118.

39. Дикань О. В. Модернізація промисловості України на основі реалізації інноваційно-орієнтованої моделі розвитку національної економіки / О. В. Дикань, В. В. Дикань // Соціально-економічні проблеми адаптації реального сектора в сучасних умовах : матеріали I Міжнар. наук.-практ. конф. (Магіївка-Ялта, 22 – 24 травня 2013 р.). – Донецьк : Цифрова типографія, 2013. – С. 74–76. *(Особистий внесок: розкрито чинники інноваційного розвитку промисловості).*

40. Дикань Е. В. Использование опыта Китая в развитии высокоскоростных железных дорог / Е. В. Дикань, Гао Дин, С. В. Шконда // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте. – ЭКУЖТ-2013 : материалы VIII Междунар. науч.-практ. конф. (Судак, 8 – 11 октября 2013 г.). – Киев : ГЭДУТ, 2013. – С. 200 – 203. *(Особистий внесок: проаналізовано досвід Китаю у сфері виробництва рухомого складу для високошвидкісного руху).*

41. Дикань О. В. Підходи до визначення якості туристичних послуг / О. В. Дикань // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративної логістики : тези доповідей за матеріалами X Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 5 – 7 червня 2014 р.). – Харків : УкрДАЗТ, 2014. – С. 69–70.

42. Дикань О. В. Підвищення конкурентоспроможності продукції на зовнішньоекономічному просторі / О. В. Дикань // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ 2014 : матеріали IX наук.-практ. конф. (Київ, 17 листопада – 14 грудня 2014 р.). – Київ : ДЕДУТ, 2014. – С. 107–108.

43. Дикань О. В. Теоретичні аспекти державного регулювання

конкурентоспроможності національної економіки : зарубіжний досвід / О. В. Дикань // Проблеми сталого розвитку економіки України в умовах інтеграційних процесів : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Ужгород, 5 – 6 грудня 2014 р.). – Ужгород : Видавничий дім «Гельветика», 2014. – С. 64 – 67.

44. Дикань О. В. Незаконна та несумлінна конкуренція / О. В. Дикань // Стратегії інноваційного розвитку економіки України : проблеми, перспективи, ефективність : твори V Міжнар. наук.-практ. Internet – конференції (Харків, 20 грудня 2014 р.). – Харків : НТУ «ХП», 2014. – С. 133 – 134.

45. Дикань Е. В. Необходимость постоянного развития законодательной базы Украины в области внешнеэкономической деятельности / Е. В. Дикань // Менеджмент, маркетинг, підприємництво : перспективні напрямки розвитку : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Одеса, 20 – 21 лютого 2015 р.). – Одеса : ЦЕДР, 2015. – С. 7.

46. Дикань О. В. Управління інтелектуальним капіталом виробничо-транспортних комплексів / О. В. Дикань // Проблеми економіки транспорту : тези доповідей XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (Дніпропетровськ, 23 – 24 квітня 2015 р.). – Дніпропетровськ : ДНУЗТ, 2015. – С. 33 – 34.

47. Дикань О. В. Особливості формування конкурентоспроможних транспортних послуг / О. В. Дикань // Пошук ефективних механізмів промислового розвитку в контексті сучасної економічної теорії : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 24 – 25 квітня 2015 р.). – у 2-х ч. – Київ : ГО «Київський економічний науковий центр», 2015. – Ч. I. – С. 79-81.

48. Дикань О. В. Необхідність модернізації інноваційної політики в Україні / О. В. Дикань // Проблеми сучасної економіки : матеріали VII Міжнар. наук.-практ. конф. (Запоріжжя, 15 – 16 травня 2015 р.); Східноукраїнський інститут економіки та управління : у 2 ч. – Запоріжжя : ГО «СІЕУ», 2015. – Ч. II. – С. 82 – 83.

49. Дикань О. В. Сучасна система поглядів на менеджмент персоналу / О. В. Дикань // Сучасні концепції управління соціально-економічним розвитком держави : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Дніпропетровськ, 5 – 6 червня 2015 р.). – у 4-х ч. – Дніпропетровськ : НО «Перспектива», 2015. – Ч. IV. – С. 9 – 12.

50. Дикань О. В. Забезпечення сталого функціонування промислових підприємств в умовах євроінтеграції / О. В. Дикань // Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика : тези доповідей за матеріалами XI Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 11 – 13 червня 2015 р.). – Харків : УкрДУЗТ, 2015. – С. 114.

51. Дикань О. В. Проблеми розвитку транспортного комплексу України в ринкових умовах / О. В. Дикань // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті : матеріали X ювілейної Міжнар. наук.-практ. конф. (Одеса, 30 червня – 01 липня 2015 р.). – Київ : ДЕУТ, 2015. – С. 50.

52. Дикань Е. В. Влияние международных транснациональных корпораций на мировое хозяйство / Е. В. Дикань // Соціально-економічні аспекти розвитку економіки та менеджменту : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Львів, 25 – 26 вересня 2015 р.). – Львів : ГО «ЛЕФ», 2015. – С. 17–18.

53. Дикань О. В. Конкурентоспроможність українських підприємств на міжнародному ринку / О. В. Дикань // Розвиток фінансово-економічного становища

на різних рівнях управління : підприємство, регіон, держава : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Дніпропетровськ, 6 – 7 листопада 2015 р.). – 2015.– Дніпропетровськ : НО «Перспектива». – Ч. I. – С. 86 – 88.

54. Дикань О. В. Реформування управління персоналу підприємства залізничного транспорту / О. В. Дикань // Стратегії інноваційного розвитку економіки України : проблеми, перспективи, ефективність : труди VI Міжнар. наук.-практ. Internet- конференції студентів та молодих вчених (Харків, 20 грудня 2015 р.). – Харків : ХНПУ, 2015. – С. 11– 12.

55. Дикань О. В. Роль людського капіталу в підвищенні конкурентоспроможності промисловості України / О. В. Дикань // Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів : матеріали VIII Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 20 – 21 квітня 2016 р.) : у 3-х ч. – Харків : ХНУБА, 2016. – Ч. 2.– С. 176 – 178.

56. Дикань О. В. Інституційне забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту України / О. В. Дикань // Проблеми економіки транспорту : тези доповідей XIV Міжнар. наук.-практ. конф. (Дніпропетровськ, 21 – 22 квітня 2016 р.). – Дніпропетровськ : ДНУЗТ, 2016. – С. 86.

57. Дикань О. В. Сутність та значення інновацій в процесі відтворення на підприємстві / О. В. Дикань // Інноваційний розвиток економіки : вітчизняна та світова практика : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Львів, 20 – 21 травня 2016 р.). – у 2-х ч. – Львів : ГО «ЛЕФ», 2016. – Ч. 1. – С. 69 – 71.

58. Дикань О. В. Політика залученості персоналу в управління як ключовий інструмент культурно-ціннісної мотивації персоналу ППЗТ до підвищення якості продукції в умовах формування ІЛК / О. В. Дикань // Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика : тези доповідей за матеріалами XII Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 2 – 4 червня 2016 р.). – Харків : УкрДУЗТ, 2016. – С. 185 – 187.

59. Дикань Е. В. Анализ иностранных транснациональных корпораций в Украине / Е. В. Дикань // Innovative potential of socio-economic systems : the challenges of the global world : proceedings of the International scientific-practical conference (Lisbon, 30th June 2016). – Lisbon : Baltija Publishing, 2016. – Part. 1. – P. 35–37.

АНОТАЦІЯ

Дикань О. В. Теоретико-методологічні аспекти забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2016.

Дисертація присвячена розробленню теоретико-методологічних основ, методичних і прикладних підходів щодо забезпечення конкурентоспроможності ППЗТ. Визначено умови і ключові чинники забезпечення конкурентоспроможності

ППЗТ, запропоновано проактивний неоіндустріальний підхід щодо формування конкурентних переваг, сформовано концепцію неоіндустріальної модернізації ППЗТ, що ґрунтується на конвергенції інноваційної діяльності. Визначено комплекс інститутів, що забезпечують конкурентоспроможність ППЗТ, обґрунтовано створення Інноваційного інжинірингового центру і розбудову Інноваційно-орієнтованого промислово-логістичного кластеру, розроблено систему інформаційного та інвестиційного забезпечення процесів формування конкурентних переваг ППЗТ. Удосконалено класифікацію інтелектуального капіталу і розроблено холістичну концепцію управління його розвитком на ППЗТ, надано пропозиції щодо оцінювання соціальних інвестицій в інтелектуальний капітал. Запропоновано систему управління якістю, яка формується на основі інтегрально-логістичного підходу, розроблено методику комплексної оцінки ефективності управління якістю і розвинуто культурно-ціннісний підхід до підвищення якості продукції ППЗТ.

Ключові слова: конкурентоспроможність, неоіндустріалізація, конвергенція, інновації, інституційне забезпечення, інжиніринг, кластер, інтелектуальний капітал, інвестиції, управління якістю.

АННОТАЦИЯ

Дикань Е. В. Теоретико-методологические аспекты обеспечения конкурентоспособности промышленных предприятий железнодорожного транспорта. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Украинский государственный университет железнодорожного транспорта Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2016.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методологических аспектов и прикладных подходов обеспечения конкурентоспособности промышленных предприятий железнодорожного транспорта (ППЖТ).

На сегодняшний день следует констатировать факт ухудшения состояния ППЖТ, что является следствием уменьшения инвестиций в их деятельность, изношенности основных средств, несоответствия продукции стандартам качества и других факторов, что предопределяет необходимость поиска инструментов, которые могут обеспечить их конкурентоспособность в современных условиях с имеющимся экономическим потенциалом.

Предложен проактивный подход к трансформации деятельности ППЖТ для обеспечения их конкурентоспособности, что стало основой для разработки концепции неоиндустриальной модернизации ППЖТ, ключевым заданием которой определено обеспечение конвергенции инновационной деятельности и взаимодействия промышленных предприятий железнодорожного транспорта, ПАО «Украинская железная дорога» и научно-производственного потенциала региона при условии финансовой, правовой, кадровой поддержки региональных и государственных органов.

Обоснована система институтов обеспечения инновационного развития

промышленных предприятий железнодорожной отрасли, которая включает как финансовые, так и инновационные формы. Раскрыты функции данных институтов и представлены элементы поддержки процессов их формирования на промышленных предприятиях железнодорожной отрасли. Детализирована роль информационно-коммуникационных технологий в процессах обеспечения конкурентоспособности промышленных предприятий железнодорожной отрасли и определена необходимость внедрения информационно-коммуникационной системы ППЖТ, что обеспечит формирование единого интегрированного информационного пространства процесса производства инновационной продукции.

Активизировать и повысить эффективность инновационной деятельности предложено путем организации Инновационно-инжинирингового центра на ППЖТ, который должен стать ядром Инновационно-ориентированного промышленно-логистического кластера как организационной основы генерации и воплощения научных идей и знаний в высококачественную продукцию ППЖТ. Инновационно-ориентированный промышленно-логистический кластер определен как объединение географически локализованных в регионе ППЖТ, поставщиков материальных, трудовых, научных и инвестиционных ресурсов, формирующих основу единой исследовательско-производственной среды для внедрения инновационных проектов промышленных предприятий железнодорожной отрасли и реализующих общую стратегию обеспечения их конкурентоспособности в условиях евроинтеграции. Обоснована необходимость формирования Регионального фонда инвестиционного развития ППЖТ и предложены инструменты и методы регулирования инвестиционного обеспечения процессов инновационного развития в рамках Инновационно-ориентированного промышленно-логистического кластера.

Основываясь на том, что насущной проблемой ППЖТ является формирование и использование технических, экономических, производственных и других видов знаний, проведено исследование сущности и содержания интеллектуального капитала, усовершенствована его классификация. Определены детерминанты, влияющие на составляющие интеллектуального капитала ППЖТ и систематизированы факторы формирования системы управления интеллектуальным капиталом на макро-, мезо - и микроуровнях экономики. Разработана холистическая концепция управления интеллектуальным капиталом ППЖТ, которая заключается в обеспечении взаимодействия субъектов, занятых в процессах формирования интеллектуального капитала посредством комплекса правовых, экономических и социальных методов и способов государственного и регионального управления. Раскрыты цели, задачи, принципы и направления реализации эффективной социальной политики развития интеллектуального капитала ППЖТ.

Исследованы подходы к управлению качеством на ППЖТ в условиях формирования Инновационно-ориентированного промышленно-логистического кластера. Усовершенствована система управления качеством, которая формируется на основе интегрально-логистического подхода, разработана методика комплексной оценки эффективности управления качеством, которая базируется на определении уровней качества продукции на каждом этапе ее жизненного цикла. Предложен культурно-ценностный подход к повышению качества продукции ППЖТ, который заключается в формировании и распространении культуры качества, внедрении

мотивационной системы вовлечения персонала в процессы повышения качества продукции ППЖТ.

Ключевые слова: конкурентоспособность, неоиндустриализация, конвергенция, инновации, институциональное обеспечение, инжиниринг, кластер, интеллектуальный капитал, инвестиции, управление качеством.

SUMMARY

Dykan O. V. Theoretical and methodological aspects of the industrial competitiveness of rail transport. - Manuscript copyright.

The thesis for the degree of Doctor of Economics, specialty 08.00.04 – economics and management of enterprises (by economic activity). - Ukrainian State University of Railway Transport. Ministry of Science and Education of Ukraine, Kharkiv, 2016.

The thesis is devoted to development of theoretical and methodological aspects and applied approaches to ensure competitiveness of the industrial competitiveness of rail transport (IRT).

The conditions and key factors ensuring competitiveness IRT. A proactive approach to new-industrial creating competitive advantages, formed a concept of modernization new-industrial IRT based convergence innovation. The complex of institutions that provide competitive IRT reasonably creation of innovative engineering center building innovation-oriented industrial and logistics cluster, the system of information and investment support processes of creating competitive advantages IRT. Classification of intellectual capital and determined the factors forming the system of management of intellectual capital at the macro, meso and micro levels of the economy. Developed a holistic concept of intellectual capital management industry rail transport received the further development of proposals for evaluation of social investment in intellectual capital. A quality management system, which is based on integrated-logistics approach, the method of evaluating the effectiveness of a comprehensive quality management, which involves determining the levels of each product quality, each stage of its life cycle, developed cultural and value-based approach to improving product quality IRT.

Key words: competitiveness, neoindustrialization, convergence, innovation, institutional support, engineering, clusters, intellectual capital, investment, management quality.

Дикань Олена Володимирівна

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано за авторським оригіналом

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

Підписано до друку « 21» листопада 2016 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 1,9 ум. друк. арк. Наклад 115 прим.
Зам. № 513. Безкоштовно.

Видавництво УкрДУЗТ.
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, Харків, майдан Фейербаха, 7
Друкарня УкрДУЗТу, 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7.