

	Підготовка кадрів	
--	-------------------	--

Отже, застосування концепції управління вартістю може не тільки дати результати, пов'язані з поліпшенням фінансового стану компанії, але й одночасно збільшити імідж компанії в очах як власних акціонерів, так і потенційних інвесторів компанії.

**УДК 658.152.001.76:656.2**

### ШЛЯХИ ПОЛІПШЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНО-ІННОВАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ З ВИПУСКУ ПРОДУКЦІЇ ДЛЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Калініченко Л. Л. к.е.н., доцент. (УкрДАЗТ)*

Ситуація, що склалася на ринку виробників продукції для залізничного транспорту (майже відсутність замовлень внутрішніх споживачів та неконкурентоспроможність їх продукції на європейському ринку) свідчить про необхідність заходів, що спрямовані на підвищення конкурентоспроможності через інвестиційно-інноваційний розвиток. Як наслідок, створиться комплексний ефект, як на рівні галузі машинобудування, так і на рівні транспортної системи держави, що сприятиме їх взаємодії і розвитку.

Існує логічний взаємозв'язок між проблемами: інвестиційно-інноваційного розвитку підприємств-виробників продукції для залізничного транспорту (ПВПЗТ), розвитку залізничного транспорту, підвищенням потенціалу транспортної системи держави, розвитком мережі МТК, збільшенням транзитного потенціалу держави, входженням вітчизняної транспортної системи до Транс'європейської транспортної мережі, визнанням України в ЄС.

Розвиток залізничного транспорту, на основі здійснення інноваційної діяльності ПВПЗТ, можна розглядати як джерело розвитку інших галузей економіки. Існування такого зв'язку підкреслювали Голіков А. П., Дикань В. Л., Данілішин Б. М.. Тобто, промислові гіганти повинні бути зацікавлені в розвитку залізничного транспорту, що може проявлятися у впровадженні відрхувань на розвиток залізничного транспорту. Але цей додатковий податковий тягар може бути компенсований за рахунок зменшення ставки інших податків, наприклад, податку на прибуток.

Існує необхідність додаткового залучення інвестицій в сферу виробництва продукції для залізничного транспорту (тільки приведення у

відповідність до європейських стандартів експлуатаційних характеристик вітчизняного рухомого складу потребує значних обсягів капіталовкладень). Не менш гостро постає питання відновлення нормального функціонування сфери реалізації рухомого складу на внутрішньому ринку, кризисне становище якого обумовлено відсутністю попиту з боку "Укрзалізниці", що пояснюється ціною неконкурентоспроможністю продукції з закордонними аналогами і недостатньо розвинутою системою лізингових угод. В таких умовах необхідні інвестиційні вкладення в створення нових технологій і обладнання, які забезпечать конкурентоспроможність рухомого складу і його комплектуючих на внутрішньому і зовнішньому ринку, на основі залучення інтелектуального потенціалу.

Одним з заходів, який націлений на нарощування конкурентних переваг ПВПЗТ, їх фінансове оздоровлення, впровадження нових технологій, продукції, повинен стати інноваційний реінжиніринг, тобто доміантою становлення нової моделі росту підприємств стає система інноваційних процесів, наукових знань, нових технологій, продуктів.

З переліку основних стратегій інноваційного розвитку найбільш ефективною для ПВПЗТ є стратегія "технологічного стрибка", яка ґрунтується на широкому спектрі науково-дослідних розробок, що забезпечують довгострокові конкурентні переваги. Але на ранніх етапах виходу підприємств на новий рівень розвитку прийнятною буде стратегія "стеження за лідером", який формує шлях технологічного розвитку. Тобто, сьогодні існує необхідність у дієвій системі обміну технологіями, створенні ринку технологій, де об'єктом обміну і реалізації виступають технології.

**УДК 338.5:656.611.2**

### МОДЕЛІ РАЗВИТИЯ ПОРТОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Кибик О.Н., д.э.н., доцент (ОНЮА)  
Кравченко А.В., заместитель начальника  
Мариупольского морского торгового порта по  
вопросам экономики и финансов*

Последнее десятилетие в сфере развития морских портов Украины наблюдаются кардинальные перемены. Морские порты в традиционном виде перестали эффективно функционировать. В теоретическом плане и в

практической сфере осуществляется поиск новых методов управления, в том числе и методов анализа. Важным моментом есть совершенствование методов оценки эффективности деятельности портовых предприятий и их отдельных подразделений, на базе которых в современных условиях следует формировать бизнес-единицы.

Современными тенденциями в сфере портовой деятельности является расширение участия частного сектора в функционировании портовых предприятий. В сфере деятельности портовых предприятий различных государств применяются разнообразные методы управления, в том числе методы аналитической деятельности. В соответствии со Стратегией развития морских портов Украины на период до 2015 г. насущной проблемой является развитие системы управления портовых предприятий. Это предполагает трансформацию государственной формы собственности, т.е. своего рода «расчленение монолита» на отдельные составляющие, функционирующие на принципах полной хозяйственной самостоятельности. Современные порты Украины столкнулись с проблемой неэффективного функционирования структурных подразделений в силу отсутствия действенной системы мотивации. Расширение сферы частного бизнеса обуславливает необходимость развития методов анализа эффективности функционирования отдельных бизнес-процессов, бизнес-единиц, сфер инвестирования и т.д.

Для построения модели развития предприятия портовой деятельности предлагается использовать метод Д. Черчилля и Р. Льюиса. Согласно этому методу выделяют шесть ступеней жизненного цикла предприятия: существование, выживание, успех-свобода, успех-рост, взлет, зрелость. Следует отметить, что необходимо выделять седьмую ступень – спад, т.к. многие мелкие и некоторые средние морские торговые порты Украины находятся именно на этой стадии. Для каждой ступени определяются вид стратегии, особенности системы и стиля управления, уровень деловой активности, влияние собственника предприятия и т.д. Существующие портовые предприятия Украины могут быть распределены по соответствующим ступеням. Например, на этапе создания находятся Частные порты «Авлита» и Очаков, ООО «Транс-инвестсервис», ООО «ТИС Руда». На ступени «Успех – рост» находятся порты Южный и Одесса. К зрелым портам относятся Мариупольский, Херсонский, Николаевский, Бердянский МТП. Для каждого предприятия в зависимости от ступени развития должна быть предложена основная стратегия развития.

Формирование и реализация модели развития позволит портовому предприятию формировать дополнительные конкурентные преимущества

благодаря наличию ряда позитивных моментов. Для рассматриваемых предприятий такими позитивными следствиями можно считать: снижение общей суммы издержек производства, формирование и развитие конкурентной бизнес-среды, совершенствование механизма управления конечными финансовыми результатами хозяйственной деятельности предприятия в целом, его видов деятельности и подразделений, улучшение взаимодействия с клиентами.

**УДК 656.2.001.73**

### ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ЩОДО МІКРОРЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ПІДПРИЄМСТВ

*Кравченко Ю.М., аспірант (УкрДАЗТ)*

Мікрореструктуризація стосується найнижчого та одночасно базового рівня народної економіки – підприємства. Основним засобом управління мікрореструктуризацією є параметри фінансово-економічної системи, роль яких скеровується на пошук інноваційної діяльності підприємства із загальною промисловою політикою держави. Сутністю реструктуризаційних процесів на мікрорівні є пристосування діяльності підприємства до змін, які відбуваються в зовнішньому оточенні, а тим самим адаптація його функціонування та розвитку до вимог ринку і макроекономічної ситуації. Головною метою яка веде до досягнення цієї мети є дотримання на підприємстві різних часткових стратегій у сфері техніки і технології, організації, економіки і ринку. Завдяки їх реалізації стає можливим покращення конкурентоздатності та ефективності підприємства, а тим самим досягнення кращої його стратегічної позиції ринку. В залежності від обсягу діяльності підприємства, охопленого процесом переформувань, вирізняють предметну і суб'єктивну реструктуризацію. Предметна реструктуризація означає предметні зміни на підприємстві, пов'язані з технічно-технологічними і асортиментними перетвореннями. Ініціатором цієї реструктуризації є саме підприємство. Суб'єктивна реструктуризація стосується системних змін на підприємстві у сфері управління (структур, стилів і методів управління), а також у сфері економіки, фінансів, ринку. Одним із різновидів суб'єктивної реструктуризації є прово-майнові перетворення. Ініціатором цієї реструктуризації є також підприємство, але це не означає, що державні та місцеві органи не можуть стимулювати підприємство до змін. Для реалізації системних перетворень на підприємстві у вказаних сферах застосовуються певні методи, а також реструктуризаційні процедури. Беручи до уваги