

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

Овчиннікова Вікторія Олексіївна

УДК: 338.47:656.2 (447)

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ СТРАТЕГІЧНОГО
УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Харків – 2018

Дисертацією є рукопис.

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

Науковий консультант:

доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,
Український державний університет
залізничного транспорту, завідувач кафедри
економіки та управління виробничим і
комерційним бізнесом.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор
Копитко Василь Іванович,
Львівська філія Дніпропетровського
національного університету залізничного
транспорту ім. академіка В. Лазаряна,
декан факультету Львівської філії;

доктор економічних наук, професор
Криворучко Оксана Миколаївна,
Харківський національний автомобільно-
дорожній університет,
завідувач кафедри управління та
адміністрування;

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

Захист відбудеться «29» травня 2018 р. о 11-00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 в Українському державному університеті залізничного транспорту за адресою: м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Українського державного університету залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209 та на сайті Українського державного університету залізничного транспорту: <http://kart.edu.ua>.

Автореферат розісланий «27» квітня 2018 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

І. В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Залізничний транспорт, що є складною соціально-економічною системою, функціонує та розвивається під впливом великої сукупності внутрішніх та зовнішніх чинників. Їх вплив, у більшості випадків, за останні роки мав негативний характер прояву. Так, наразі з кожним роком знижується рівень розвитку техніко-технологічної бази залізниць, якість транспортних послуг, а також конкурентоспроможність залізничного транспорту як на вітчизняному, так і на міжнародному ринках.

Цьому є декілька причин, основними серед яких слід вважати неврахування під час стратегічного управління галуззю зміни тенденцій та імператив розвитку світової економіки, фаз техніко-технологічного розвитку залізничного транспорту світу, методів ведення конкурентної боротьби на міжнародному транспортному ринку, а також обмеженість ресурсного забезпечення та низький рівень консолідації і координації стратегічних дій на різних рівнях стратегічного управління залізничним транспортом України. Нерозуміння та несприйняття суті сучасних тенденцій розвитку економіки і стратегічного управління викривляє його базові положення під час впровадження в систему управління залізничним транспортом України, що відповідно обумовлює недовіру одного з найефективніших світових методів управління галуззю.

Зазначене зумовило необхідність наукового переосмислення і принципового оновлення домінуючої наразі концепції стратегічного управління залізничним транспортом, що уможливило б подолання кризових явищ у галузі та забезпечило б випереджаючі темпи її розвитку.

Теоретико-методологічні, методичні та практичні аспекти стратегічного управління соціально-економічними системами (у т. ч. підприємств) досліджують у своїх працях такі вчені, як І. Ансофф, Ю. Бараш, Л. Батенко, Д. Бойтт, Т. Галушкіна, С. Гошал, О. Гребешкова, В. Дикань, І. Дмитрієв, Д. Іванов, О. Криворучко, Дж. Куїн, Г. Мінцберг, Р. Моборн, О. Мних, А. Наливайко, С. Оборська, Дж. Прескот, Л. Романюк, Ю. Соколов, О. Ставицький, Дж. Стоунхаус, Дж. Стрікланд, А. Томпсон, І. Тяжкороб, У. Чан Кім, А. Чернов, В. Чичун, О. Чупир, З. Шершньова та ін.

Широкий спектр проблем, що пов'язані з дослідженням міжгалузевих інтеграційних процесів, вивчають вчені: К. Адамова, М. Анфілова, А. Балабаниць, Л. Гліненко, Д. Гощинська, О. Гребешкова, І. Дзьобко, К. Копішинська, М. Корінь, О. Косіюк, П. Купчак, А. Куречка, Г. Махова, А. Недзельский, С. Солнцев та ін.

Концептуальні та практичні положення щодо забезпечення конкурентоспроможності, ефективності функціонування і розвитку залізничного транспорту висвітлюють у своїх працях такі вчені, як В. Андрєєва, Н. Богомолова, О. Гненний, А. Гречко, В. Гудкова, О. Дейнека, О. Дикань, Г. Ейтутіс, І. Зайцева, О. Зоріна, О. Євсєєва, Л. Калініченко, О. Кірдіна, В. Компанієць, В. Копитко, Ю. Пащенко, Л. Позднякова, Є. Сич, І. Токмакова, В. Третяк, Л. Українська, Ю. Цветов, В. Шинкаренко та ін.

Враховуючи наукове та практичне значення праць вищезазначених авторів, слід підкреслити, що існує потреба у формуванні теоретико-методологічних положень стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, які б враховували сучасні тенденції функціонування світової залізничної інфраструктури, сприяли консолідації зусиль суб'єктів стратегічного управління та визначали інструментарій забезпечення розвитку залізничного транспорту на різних рівнях стратегічного управління галуззю.

Усі ці обставини зумовили вибір теми дисертаційної роботи, визначили предмет, об'єкт, основну мету і завдання дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Наукові результати і висновки дисертаційного дослідження є складовою частиною розробок Українського державного університету залізничного транспорту в межах науково-дослідної роботи кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом за темами «Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів» (номер державної реєстрації 0109U001183) де автором розкрито інструментарій забезпечення міжгалузевої бізнес-співпраці за участю залізничного транспорту; «Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту в логістичній системі» (номер державної реєстрації 0111U002243) де автором систематизовано проблеми розвитку залізничного транспорту України.

Теоретичні положення дисертаційної роботи використано при виконанні наукових досліджень Національної металургійної академії України за темою «Методологія управління підприємствами різних організаційно-правових форм та форм власності» (номер державної реєстрації 0107U001146) та держбюджетної теми дослідження «Сучасні методи та фінансово-економічні механізми управління суб'єктами господарювання регіону» (номер державної реєстрації 0117U002349) де автором запропоновано підхід до стратегічного управління міжгалузевим об'єднанням за участю залізничного транспорту.

Дисертація виконувалася відповідно до основних положень Стратегічного плану розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 року (затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 21 грудня 2015 р. № 547), Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012 – 2016 роки (затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2011 р. № 840-2011-а), Транспортної стратегії України на період до 2020 року (затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174).

Мета та завдання дослідження. Мета дисертаційної роботи полягає в розробленні теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо формування системи стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, в основу якої покладено комплекс взаємоузгоджених стратегічних дій на всіх рівнях управління галуззю в контексті забезпечення її високоінтелектуального розвитку.

Досягнення мети дисертаційного дослідження зумовило необхідність вирішення таких основних завдань:

- виконати системний стратегічний аналіз та з'ясувати проблеми розвитку залізничного транспорту України;
- удосконалити підхід до проведення SWOT-аналізу діяльності залізничного транспорту з урахуванням типу ринку;
- ідентифікувати процеси трансформації стратегічного управління розвитком залізничного транспорту та виділити його ключові етапи еволюції;
- розробити концептуальні положення стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, у т.ч. розкрити специфіку, принципи та завдання на кожному з виділених рівнів управління;
- сформулювати модель стратегічного управління розвитком залізничного транспорту;
- обґрунтувати підхід до державного регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту;
- удосконалити теоретичні положення щодо формування механізму управління інвестиційними процесами на залізничному транспорті;
- розвинути теоретичні засади державного управління та стимулювання розвитку міжнародного стратегічного співробітництва залізничного транспорту;
- удосконалити підхід до стратегічного управління міжгалузевим об'єднанням за участю залізничного транспорту;
- запропонувати методичний підхід до оцінювання потенціалу забезпечення стратегічних змін на залізничному транспорті;
- розробити інструментарій забезпечення міжгалузевої бізнес-співпраці в умовах стратегічного управління розвитком залізничного транспорту;
- удосконалити теоретико-методологічні засади стратегічного управління виробничим потенціалом залізничного транспорту;
- надати пропозиції щодо удосконалення організаційно-методичного забезпечення формування та реалізації інвестиційної стратегії залізничного транспорту;
- запропонувати концепцію стратегічного управління знаннями на залізничному транспорті.

Об'єкт дослідження – процес стратегічного управління розвитком залізничного транспорту.

Предмет дослідження – теоретико-методологічні засади, методичні підходи та практичні рекомендації щодо стратегічного управління розвитком залізничного транспорту.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети і вирішення зазначених завдань було використано такі методи: *порівняльний аналіз і графічний метод* – для відображення світових тенденцій розвитку залізничної транспортної системи та визначення місця вітчизняної галузі в ній; *систематизація і класифікація* – для систематизації проблем розвитку залізничного транспорту України, існуючих концептуальних надбань теорій стратегічного управління та побудови класифікаційної структури виробничого потенціалу залізничного транспорту; *морфологічного аналізу* – для удосконалення понятійно-категоріального апарату стратегічного управління виробничим потенціалом залізничного

транспорту; *моделювання* – для обґрунтування моделі стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, а також моделі державного регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту; *експертний і розрахунково-аналітичний* – для оцінки потенціалу забезпечення стратегічних змін на залізничному транспорті та визначення узагальнюючого критерію оцінки пріоритетності інвестування грошових коштів у придбання рухомого складу; *абстрагування і логічного аналізу* – для розроблення концептуальних положень стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, формування пропозицій щодо удосконалення SWOT-аналізу діяльності галузі; *системний підхід* – для формування теоретичних засад державного управління та стимулювання розвитку міжнародного стратегічного співробітництва залізничного транспорту, удосконалення інструментарію забезпечення міжгалузевої стратегічної бізнес-співпраці; *аналогії та екстраполяції* – для формування пропозицій щодо створення Державного агентства з інвестиційної політики на залізничному транспорті України.

Інформаційну базу дослідження склали законодавчі та нормативні акти України щодо діяльності залізничного транспорту, публікації провідних вітчизняних і зарубіжних авторів, монографічні дослідження фахівців з питань стратегічного управління та забезпечення соціально-економічного розвитку суб'єктів господарювання, статистичні дані та дані фінансової і статистичної звітності підприємств залізничного транспорту, ресурси Інтернету.

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

вперше:

– ідентифіковано три етапи становлення стратегічного управління залізничним транспортом (на основі передбачення змін зовнішнього і внутрішнього середовищ; на основі творчих інноваційних рішень; на основі високоінтелектуальних технологій) та в їх межах систематизовано домінуючі теорії і практичний інструментарій. Це дозволило обґрунтувати новий підхід до формування системи стратегічного управління вітчизняною залізничною галуззю, який ґрунтується на постулатах функціонування інтелектуальних технологій і сприяє підвищенню якості управлінських рішень;

– розроблено концептуальні положення стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, в основу яких покладено трирівневу систему стратегічного управління, що включає державний, міжгалузевий та корпоративний рівні. Розкрито специфіку, принципи і завдання стратегічного управління розвитком залізничного транспорту на кожному з виділених рівнів управління, що в сукупності сприяє створенню дієвої платформи для забезпечення розвитку залізничного транспорту через підвищення ступеня консолідації і координації стратегічних дій, а також формування максимально сприятливої бази ресурсного забезпечення стратегічного управління розвитком залізничного транспорту;

– сформовано модель стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, у якій враховано полірівневість системи управління, організаційно-ієрархічну структуру та компоненти потенціалу забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту, розкрито послідовність

формування комплексу стратегій та їх реалізації, що дозволить цілеспрямовано та якісно підійти до вирішення проблеми забезпечення випереджаючого розвитку залізничного транспорту України;

– запропоновано концепцію стратегічного управління знаннями на залізничному транспорті, в якій визначено суб'єкт та об'єкти управління, мету, цілі, розкрито управлінські технології за напрямками: розвиток компетенцій персоналу, орієнтованих на реалізацію стратегічних завдань; створення комплексного інтегрованого інформаційного середовища, забезпечуючого підвищення якості бізнес-процесів; реалізація ефективної взаємодії залізничного транспорту із зацікавленими особами для підвищення його іміджу; формування знаннєвої підсистеми управління економічною безпекою. Це дозволить підвищити ефективність роботи залізничної галузі та сприятиме формуванню конкурентних переваг у довгостроковій перспективі;

удосконалено:

– підхід до державного регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту, який враховує стратегічні орієнтири розвитку галузі і, на відміну від існуючих, розкриває інструменти державної підтримки процесів формування стратегічних переваг за такими складовими розвитку, як інноваційна, інвестиційна, енергетична, екологічна, соціальна та міжнародна. Впровадження запропонованого підходу сприятиме реалізації стратегічних змін в діяльності українських залізниць та досягненню їх лідируючих позицій на світовому ринку транспортно-логістичних послуг;

– теоретичні положення щодо формування механізму державного управління інвестиційними процесами на залізничному транспорті, що, на відміну від існуючих, комплексно розкривають мету, методи та інструменти державного управління інвестиційною діяльністю залізниць, визначають основних учасників процесу інвестування стратегічних змін та передбачають створення Державного агентства з інвестиційної політики на залізничному транспорті України. Розроблені положення є базисом для активізації інвестиційних процесів на залізничному транспорті та фінансового забезпечення реалізації стратегічних проектів його розвитку;

– теоретичні засади державного управління та стимулювання розвитку міжнародного стратегічного співробітництва залізничного транспорту, які відрізняються від існуючих поєднанням інструментів державної підтримки в рамках нормативно-правового регулювання та організаційно-ресурсного забезпечення реалізації проектів стратегічних змін на залізничному транспорті країни. Це сприятиме розширенню присутності українських залізниць в глобальних логістичних ланцюгах та забезпеченню їх повноцінної участі у реалізації міжнародних проектів інфраструктурного розвитку;

– підхід щодо проведення SWOT-аналізу діяльності залізничного транспорту, який, на відміну від відомих, побудовано з урахуванням типу ринку, що надає можливість співставляти оцінку зовнішніх та внутрішніх факторів для декількох ринків збуту транспортних послуг та визначати майбутні стратегічні дії залізничної галузі, ґрунтуючи їх на споріднених факторах впливу. Впровадження запропонованого підходу сприятиме підвищенню ефективності стратегічних рішень

та швидкості їх прийняття, а також надасть можливість якісно підійти до процесу формування корпоративної стратегії залізничного транспорту і стратегій за бізнес-напрямами;

– підхід до стратегічного управління міжгалузевим об'єднанням за участю залізничного транспорту, що, на відміну від відомих, доповнено моделлю інфраструктурної архітектури стратегічного бізнес-союзу та містить рекомендації щодо формування і реалізації стратегій співпраці залізничного транспорту та інших учасників міжгалузевого об'єднання. Це в цілому забезпечить досягнення максимально високого рівня взаємоузгодженості дій учасників бізнес-союзу, а також дозволить сформувати стратегічні бізнес-компетенції залізничному транспорту;

– методичний підхід до оцінювання потенціалу забезпечення стратегічних змін на залізничному транспорті, що, на відміну від існуючих, передбачає поетапний розрахунок інтегрального показника, який агрегує оцінки рівня інвестиційної, інноваційної, соціально-інтелектуальної, енергетичної, екологічної та міжнародної складових економічного потенціалу залізничного транспорту. Це дозволить виявити недоліки в системі організаційно-ресурсного забезпечення стратегічних змін в галузі та обґрунтувати доцільність міжгалузевої бізнес-співпраці залізничного транспорту в межах формування стратегічного бізнес-союзу;

– теоретико-методологічні засади стратегічного управління виробничим потенціалом залізничного транспорту, що, на відміну від відомих, містять пропозиції відносно формування і реалізації відповідної стратегії, яка орієнтується на забезпечення оптимальності використання виробничого потенціалу залізничної галузі та передбачає реалізацію трьох основних стратегічних альтернатив (модернізація, перепрофілювання і скорочення/ліквідація), вибір яких відбувається на основі критеріїв відповідності, ефективності та спеціалізації. Пошук і впровадження резервів підвищення рівня використання виробничого потенціалу залізничного транспорту запропоновано здійснювати шляхом використання інструментарію ощадливого виробництва. Це в сукупності забезпечить підвищення рівня використання виробничого потенціалу залізничного транспорту;

отримало подальшого розвитку:

– систематизація проблем розвитку залізничного транспорту України, яка, на відміну від відомих, враховує сутнісно-предметну базу стратегічного управління залізничною галуззю і передбачає розподіл проблем за групами: внутрішньогалузеві (у сфері організаційно-управлінської, інвестиційної, інноваційної, енергетичної та екологічної діяльності, у соціальній сфері, а також у сфері забезпечення міжнародної співпраці й експорту транспортних послуг), міжгалузеві та державні. Це дозволило обґрунтувати висновок про необхідність використання трирівневої системи стратегічного управління розвитком залізничного транспорту;

– інструментарій стратегічного управління розвитком залізничного транспорту за умов міжгалузевої бізнес-співпраці, який, на відміну від відомих, доповнено, по-перше, інтелектуально-інформаційними технологіями управління стратегічними змінами, по-друге, нормативно-ціннісними положеннями, які зведено до Кодексу міжгалузевої стратегічної бізнес-співпраці, що дозволило сформувати

інтегроване інтелектуально-інформаційне середовище міжгалузевої взаємодії як базису для прийняття взаємоузгоджених стратегічних дій та рішень щодо розвитку залізничного транспорту;

– організаційно-методичне забезпечення формування і реалізації інвестиційної стратегії залізничного транспорту за рахунок поліпшення організаційної структури управління інвестиційною діяльністю залізничного транспорту через створення в межах департаменту капітальних вкладень аналітично-проектних відділів зі спеціалістами у сфері застосування оптимізаційних методів, а також розроблення методичного підходу щодо оцінки пріоритетності інвестицій в оновлення рухомого складу залізниць, який ґрунтується на критеріях відповідності та значимості, що запропоновано здійснювати на основі узагальнюючого критерію, який враховує відповідність об'єкта інвестування відносно технічних вимог та економічних показників з придбання й експлуатації рухомого складу. Це в сукупності дозволяє підвищити ефективність інвестиційної діяльності залізничного транспорту.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що обґрунтовані в дисертації методичні підходи, теоретичні висновки і практичні рекомендації можуть бути використані у процесі стратегічного управління розвитком залізничної галузі України і дозволять підвищити ефективність управлінських рішень при реалізації процесів забезпечення розвитку залізничного транспорту та інших галузей національної економіки.

Результати дисертаційного дослідження отримали практичне застосування. Зокрема рекомендації щодо стратегічного управління знаннями були використані і враховані при визначенні та обґрунтуванні кадрової політики Товариства з обмеженою відповідальністю «Інститут проектування інфраструктури транспорту» (акт впровадження № 298/07 від 21 серпня 2017 р.); положення організаційно-методичного забезпечення формування інвестиційної стратегії залізничного транспорту використовуються в діяльності Технічної служби Регіональної філії «Львівська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 118/02 від 18 жовтня 2017 р.); рекомендації щодо стратегічного управління міжгалузевим об'єднанням застосовуються в діяльності ВАТ «Харківський завод електромонтажних виробів» (акт впровадження № 481 від 27 листопада 2017 р.); інструментарій забезпечення міжгалузевої бізнес-співпраці в умовах стратегічного управління розвитком залізничного транспорту використовується в діяльності філії «Дарницький вагоноремонтний завод» ПАТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 1679 від 03 жовтня 2017 р.); положення щодо стратегічного управління виробничим потенціалом залізничного транспорту впроваджено в діяльність ВП «Люботинська колійна машинна станція» Регіональної філії «Південна залізниця» ПАТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 217/к від 04 вересня 2017 р.).

Теоретичні та практичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі Інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів Українського державного університету залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Економіка залізничного транспорту», «Стратегічне

управління підприємством», «Економічне управління підприємством», «Економічна діагностика» і при виконанні випускних кваліфікаційних робіт магістрів, що підтверджується актом впровадження (акт впровадження від 23 жовтня 2017 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаною працею, у якій викладено авторський підхід щодо формування теоретичного базису та інструментарію стратегічного управління розвитком залізничного транспорту.

Усі наукові результати, викладені в дисертації, отримано автором особисто. Із наукових праць, опублікованих у співавторстві [3, 5, 6, 7, 12, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25], у дисертації використано тільки ті ідеї і положення, що є результатом особистої роботи і вказані в авторефераті в переліку публікацій.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і результати дослідження протягом 2009 – 2017 років пройшли апробацію на 20 Міжнародних і 1 Всеукраїнській науково-практичних конференціях: Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Коктебель, 2009 р.), Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті (Судак, 2009 р.), 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.), Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте (Киев, 2012 г.), Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Харків, 2013 р.), Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте (Киев, 2013 г.), Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно-інвестиційного розвитку (Харків, 2013 р.), Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання (Харків, 2013 р.), Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України (Харків, 2014 р.), Управління функціонуванням та розвитком економічних систем в умовах глобальних перетворень (Харків, 2014 р.), Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте (Киев, 2014 г.), Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика (Харків, 2015 р.), Проблеми економіки транспорту (Дніпропетровськ, 2016 р.), Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика (Харків, 2016 р.), Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання (Харків, 2016 р.), Проблеми економіки транспорту (Дніпро, 2017 р.), Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ 2017 (Харків, 2017 р.), Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика (Харків, 2017 р.).

Публікації. Основні положення і висновки дисертаційної роботи викладено в 47 наукових працях, серед яких 3 колективні монографії та 1 одноосібна

монографія, 22 статті у наукових фахових виданнях (з них 19, що входять до наукометричних баз даних) і 21 матеріал і тези доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць складає 38,3 друк. арк., з них особисто автору належать 36,9 друк. арк.

Обсяг і структура роботи. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 517 сторінок, у т. ч. основний текст займає 375 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 76 рисунками, 36 таблицями та містять 16 додатків. Список використаних джерел налічує 432 найменування.

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 «Стратегічні орієнтири розвитку залізничного транспорту України»* досліджено світові тенденції розвитку залізничної транспортної системи та визначено місце вітчизняної галузі в ній, встановлено залежність економічного становища держави від стратегічних змін у залізничній галузі, систематизовано проблеми розвитку залізничного транспорту України, удосконалено підхід до проведення SWOT-аналізу залізничної галузі.

Залізничний транспорт відіграє ключову роль у забезпеченні мобільності населення, єдності держави, є одним з найбільших платників податку та джерелом формування ВВП економіки країни, а також одним із головних факторів забезпечення конкурентоспроможності всієї держави на світовій арені.

Виявлено, що сучасні умови функціонування залізничного транспорту характеризуються поширенням процесів глобалізації, кооперації, неоіндустріалізації, інформатизації, неймовірно високих темпів техніко-технологічних змін світового залізничного транспорту, зростання рівня конкуренції на внутрішньому та зовнішньому ринках транспортних перевезень, підвищення рівня вимог споживачів до транспортних послуг. В таких умовах залізничний транспорт України повинен адаптуватися до умов мезо- та макрооточення за рахунок реалізації своєчасних і відповідних стратегічних змін, які б забезпечували перехід галузі до стійкого високоінтелектуального розвитку. Останнє ускладнюється несвоечасністю управлінських дій, їх тактичною, а не стратегічною спрямованістю в напрямку забезпечення конкурентоспроможності українських залізниць на міжнародному та вітчизняному ринках транспортно-логістичних послуг, що унеможливорює ефективне використання наявного економічного потенціалу ПАТ «Українська залізниця».

У результаті сьогодні ПАТ «Українська залізниця» поступається в конкурентній боротьбі на вітчизняному ринку вантажних та пасажирських перевезень, а також стрімко втрачає свої конкурентні позиції на світовому ринку

і можливості активної участі вітчизняних залізниць у процесі розбудови міжнародних транспортних коридорів.

Для подолання зазначеного необхідна нова дієва система стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, з метою її формування дослідження було зорієнтовано в першу чергу на вивчення особливостей господарювання вітчизняних залізниць, у результаті визначено сучасні проблеми, пов'язані із забезпеченням розвитку залізничної галузі України та систематизовано їх за групами: внутрішньогалузеві (у сфері організаційно-управлінської, інвестиційної, інноваційної, енергетичної та екологічної діяльності, у соціальній сфері, а також у сфері забезпечення міжнародної співпраці й експорту транспортних послуг), міжгалузеві та державні. Запропонований розподіл проблем надав можливість визначити причини їх існування та встановити основних суб'єктів стратегічного управління залізничним транспортом, що дозволило обґрунтувати необхідність перегляду існуючої наразі концепції стратегічного управління залізничною галуззю.

Під час досліджень встановлено, що сьогодні одним з найрозповсюдженіших методів стратегічного аналізу, який дозволяє побудувати стратегічний баланс і проаналізувати можливі стратегії поведінки залізничного транспорту у ринковому середовищі, є SWOT-аналіз. Він спрямований на визначення загальної корпоративної стратегії з урахуванням впливу зовнішнього та внутрішнього середовища одночасно. На практиці застосовується декілька різних форм проведення SWOT-аналізу: експрес-SWOT-аналіз, зведений SWOT-аналіз та змішаний SWOT-аналіз за ознакою часу. З метою забезпечення комплексного підходу до вирішення проблеми забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту України, запропоновано як базовий інструмент обґрунтування стратегічних дій залізничного транспорту використовувати зведений SWOT-аналіз, який побудовано з урахуванням типу ринку.

Перевагою запропонованого підходу до проведення стратегічного аналізу є можливість одночасного співставлення оцінки зовнішніх та внутрішніх факторів для декількох ринків збуту транспортно-логістичних послуг (рис. 1) та здійснення майбутніх стратегічних дій залізничної галузі, враховуючи споріднені фактори впливу. Це сприятиме підвищенню швидкості та ефективності стратегічних рішень, а також надасть можливість якісно підійти до процесу вироблення корпоративної стратегії розвитку залізничного транспорту і стратегій за бізнес-напрямами, необхідних для досягнення встановлених стратегічних орієнтирів розвитку галузі одразу на декількох ринках транспортних послуг.

У другому розділі *«Парадигма стратегічного управління розвитком залізничного транспорту»* ідентифіковано процеси трансформації теорії стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, визначено концептуальні положення стратегічного управління розвитком залізничною галуззю, сформовано модель стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, окреслено особливості формування та реалізації стратегії розвитку залізничного транспорту України.

Зовнішнє середовище залізничного транспорту



Рис. 1. Можливості та загрози, сильні і слабкі сторони діяльності залізничного транспорту для вітчизняного та міжнародного ринків вантажних перевезень

Проведене дослідження існуючих концептуальних надбань та практичного досвіду стратегічного управління свідчить, що сьогодні за рахунок трансформації імперативів розвитку світової економіки та відповідно зміни фаз техніко-технологічного розвитку залізничної галузі виникли нові проблеми в процесі забезпечення ефективності і конкурентоспроможності світового залізничного транспорту, що в свою чергу обумовило трансформацію теоретичних положень стратегічного управління розвитком залізничного транспорту (рис. 2).

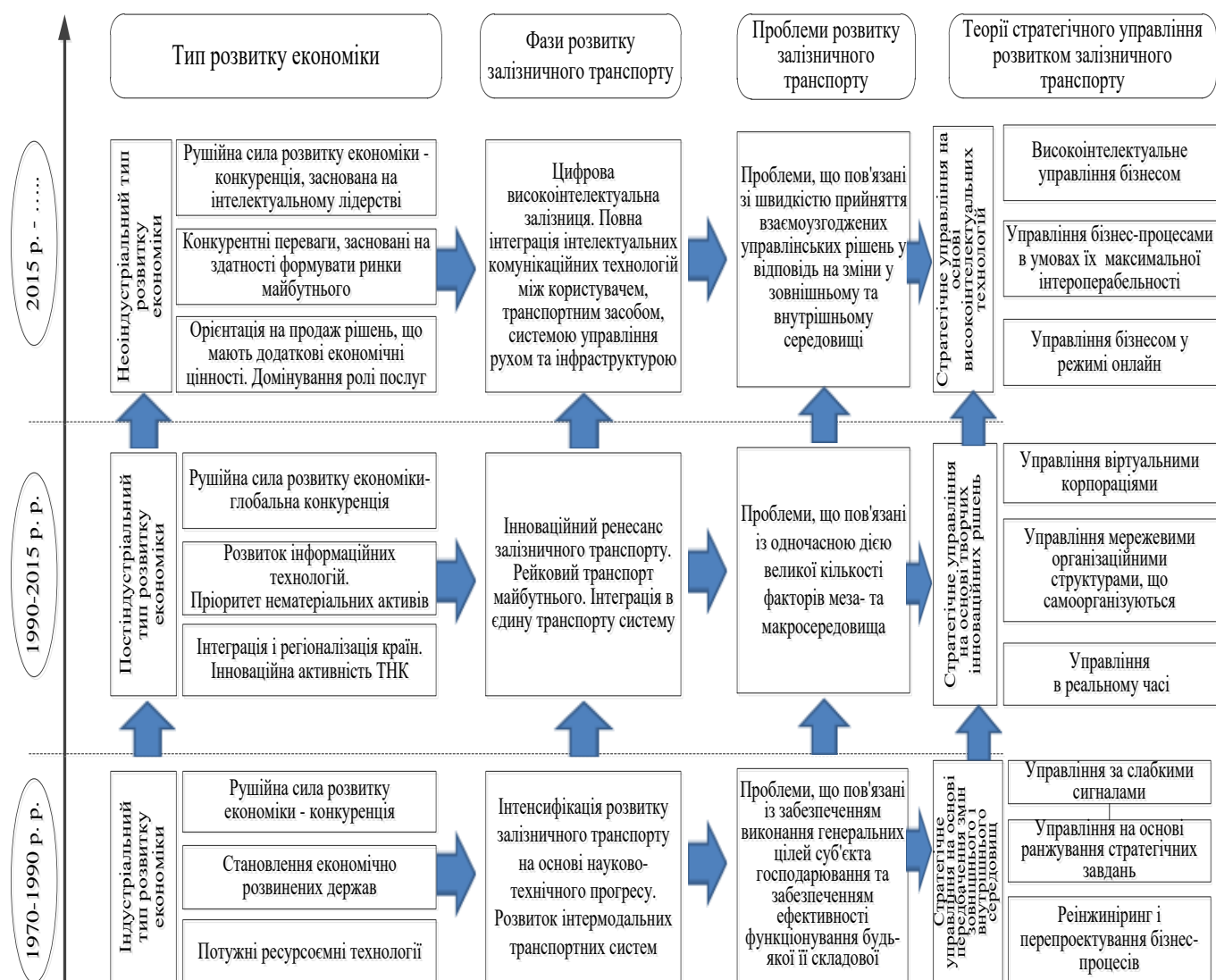


Рис. 2. Трансформація теорії стратегічного управління розвитком залізничного транспорту

Встановлено, що загалом теорія стратегічного управління розвитку залізничного транспорту в еволюції свого розвитку пройшла три ключові етапи: 1) стратегічне управління на основі передбачення змін зовнішнього і внутрішнього середовищ (реінжиніринг та перепроєктування бізнес-процесів; управління на основі ранжування стратегічних завдань; управління за слабкими сигналами); 2) стратегічне управління на основі творчих інноваційних рішень (управління в

реальному часі; управління мережевими організаційними структурами, що самоорганізуються; управління віртуальними корпораціями); 3) стратегічне управління на основі високоінтелектуальних технологій (управління бізнесом у режимі онлайн; управління бізнес-процесами в умовах їх максимальної інтероперабельності; високоінтелектуальне управління бізнесом).

Відповідно до цього обґрунтовано, що наразі стратегічне управління залізничним транспортом має являти собою такий вид управління галуззю, який враховує всі релевантні умови зовнішнього середовища функціонування залізничного транспорту та наявний стан його виробничого потенціалу, базується на вирішальному значенні високоінтелектуального потенціалу залізничної галузі, що в сукупності забезпечує можливість максимально швидкого, гнучкого та ефективного досягнення встановлених стратегічних орієнтирів розвитку залізничного транспорту.

Окреслення нових ланок стратегічного управління дозволило ґрунтовно підійти до питання визначення ключових деструктивних чинників стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України, що унеможливають повноцінну реалізацію даного виду управління в галузі (низький рівень координації стратегічних дій на різних рівнях стратегічного управління залізничним транспортом України; відсутність адаптованих до специфіки залізничного транспорту методів та інструментів обґрунтування стратегічних рішень; обмеженість ресурсного забезпечення стратегічного управління розвитком залізничного транспорту), а також визначити базові сутнісно-предметні положення принципово нових концептуальних положень стратегічного управління розвитком залізничної галузі (рис. 3) та сформулювати на цій основі дієві моделі і механізми, що дозволять забезпечити ефективність процесу їх практичного втілення.

В основі запропонованих концептуальних засад лежить трирівнева система стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України. Державний рівень стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України передбачає необхідність урахування стратегічних орієнтирів розвитку галузі в системі державних стратегій та програм; нормативно-правове закріплення інструментів державного регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту; впровадження механізму державного управління інвестиційними процесами на залізничному транспорті; розробку інструментарію державного управління та стимулювання розвитку міжнародного стратегічного співробітництва залізничного транспорту; розробку стратегічних державно-цільових програм розвитку кадрового потенціалу відповідно до стратегічних потреб залізничного транспорту тощо. Міжгалузевий рівень стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України охоплює аспекти: розробка комплексної стратегії розвитку стратегічного бізнес-союзу за участю залізничного транспорту у т.ч.: створення міжгалузевих програм розвитку кадрового потенціалу відповідно до стратегічних напрямків співробітництва; формування інституційного базису забезпечення стратегічного управління розвитком залізничного транспорту в контексті забезпечення міжгалузевої інтеграції; розробка Кодексу міжгалузевої стратегічної бізнес-співпраці за участю залізничного транспорту; побудова моделі інфраструктурної архітекτονіки стратегічного бізнес-союзу з ініціативи

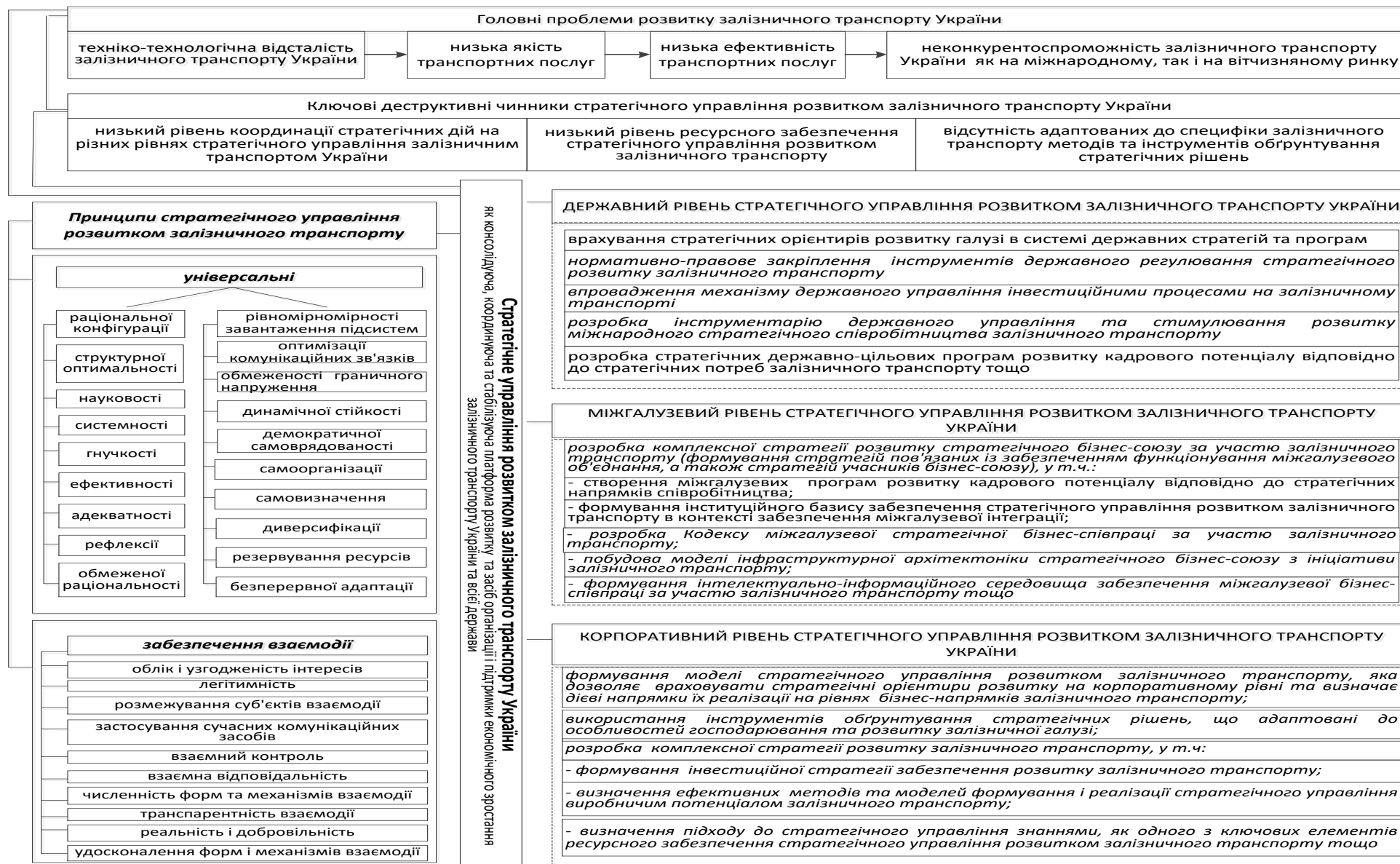


Рис. 3. Концептуальні положення стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України
(курсивом виділені елементи з авторськими пропозиціями)

залізничного транспорту; формування інтелектуально-інформаційного середовища забезпечення міжгалузевої бізнес-співпраці за участю залізничного транспорту тощо. Корпоративний рівень стратегічного управління розвитком залізничної галузі ґрунтується на необхідності формування моделі стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, яка дозволяє враховувати стратегічні орієнтири розвитку на корпоративному рівні та визначає дієві напрямки їх реалізації на рівнях бізнес-напрямок; використання інструментів обґрунтування стратегічних рішень, що адаптовані до особливостей господарювання та розвитку залізничної галузі; розробка комплексної стратегії розвитку залізничного транспорту, у т.ч: формування інвестиційної стратегії забезпечення розвитку залізничного транспорту; визначення ефективних методів та моделей формування і реалізації стратегічного управління виробничим потенціалом залізничного транспорту; визначення дієвого підходу до стратегічного управління знаннями, як одного з ключових елементів ресурсного забезпечення стратегічного управління розвитком залізничного транспорту тощо.

Детальний опис базових концептуальних положень та визначення суті стратегічного управління дозволив переглянути особливості виконання його головних елементів, що лягло в основу сформованої моделі стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України (рис. 4).

Врахування в запропонованій моделі стратегічного управління полірівневості системи управління розвитком залізничного транспорту, організаційно-ієрархічної структури залізничного транспорту та компонентів потенціалу забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту дозволить послідовно та якісно підійти до вирішення проблеми випереджаючого стратегічного розвитку залізничного транспорту, що в цілому забезпечить для залізничного транспорту України формування стабільних міжгалузевих інноваційно-виробничих зв'язків; комплексну інтелектуалізацію та інформатизацію; підвищення конкурентоспроможності на міжнародному ринку транспортно-логістичних послуг; збільшення обсягу перевезень та рівня доходності від основної діяльності; розширення долі ринку пасажирських і вантажних перевезень на вітчизняному ринку транспортних перевезень; підвищення соціальних стандартів, зростання лояльності та компетентності працівників; збільшення експорту транспортних послуг, доведення їх якості до міжнародних стандартів; формування сучасного портфелю транспортних послуг відповідно до вимог європейських директив і міжнародних стандартів та ін.

Базуючись на тому, що стратегія є основою для подолання деструктивних тенденцій розвитку залізничного транспорту, вона має містити напрямки вирішення базових проблем функціонування, а також ключові конкурентні переваги галузі, які дозволять перетворити її на дієву ланку національної економіки і потужного гравця світового ринку вантажних та пасажирських перевезень, вважаємо своєчасним і вельми доречним формування принципово нової стратегії розвитку залізничного транспорту України, яка стане базисом для випереджаючого розвитку галузі на основі створення конкурентних переваг за рахунок комплексної інтелектуалізації і впровадження інновацій, поглиблення

міжгалузевої стратегічної співпраці та збалансованого розвитку виробничо-ресурсного потенціалу залізниць.

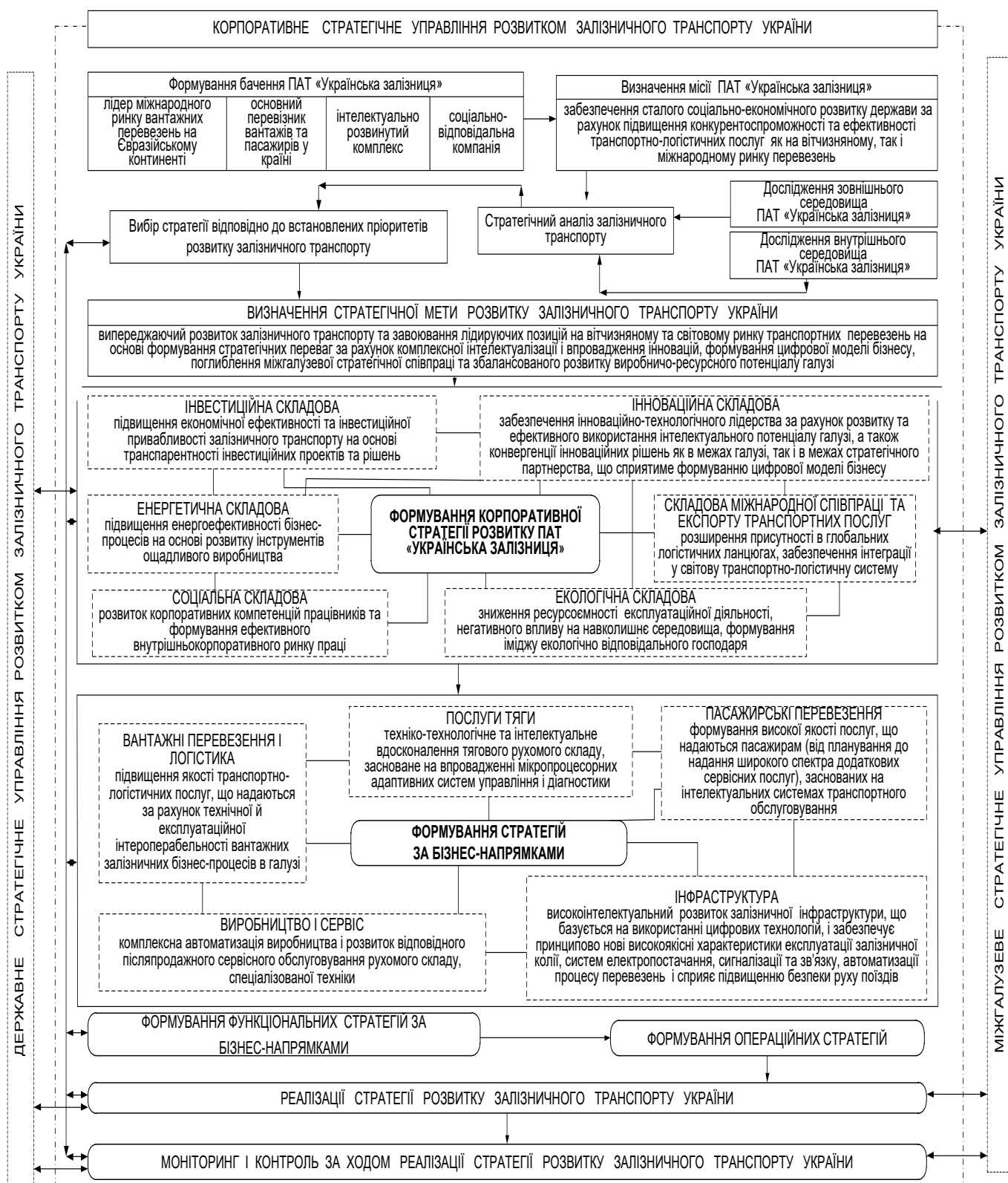


Рис. 4. Модель стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України

Відповідно до цього визначено, що головні завдання стратегії розвитку залізничного транспорту доцільно формувати відповідно до загальнокорпоративних

складових: інноваційної (забезпечити високоінтелектуальний розвиток залізничного транспорту, підвищити якість пасажирських та вантажних перевезень на основі високоінтелектуального розвитку, забезпечити інноваційно-технологічне лідерство залізничного транспорту, забезпечити ефективне використання інтелектуального потенціалу галузі, сформувати внутрішньокорпоративну систему створення, комерціалізації та впровадження об'єктів інтелектуальної власності та ін.); енергетичної (підвищити енергоефективність бізнес-процесів у галузі, сприяти розвитку та активному впровадженню інструментів ощадливого виробництва на залізничному транспорті, забезпечити енергобезпеку українських залізниць та ін.), соціальної (сприяти розвитку корпоративних компетенцій працівників; забезпечити розвиток соціального партнерства, підвищити якість трудового життя працівників галузі та ін.), інвестиційної (забезпечити інвестиційну привабливість залізничного транспорту, підвищити кредитний рейтинг галузі, підвищити ефективність галузі на основі транспарентності інвестиційних проектів та бізнес-рішень та ін.) та екологічної (знизити ресурсоемність експлуатаційної діяльності залізниць, зменшити негативний вплив залізничного транспорту на навколишнє середовище, створити імідж екологічно відповідального суб'єкта господарювання та ін.) складової, а також складової міжнародної співпраці та експорту транспортних послуг (розширити присутність вітчизняної галузі у глобальних логістичних ланцюгах і в реалізації міжнародних інфраструктурних проектів розвитку залізничного транспорту, забезпечити інтеграцію у світову транспортно-логістичну систему, підвищити якість бізнес-процесів на міжнародному ринку транспортних послуг та ін.). Встановлені в стратегії завдання стали базисом для визначення першочергових стратегічних ініціатив, які дозволять вітчизняній залізничній галузі досягти бажаних стратегічних орієнтирів розвитку в умовах трансформації середовища функціонування залізничного транспорту.

Таким чином, сформовано парадигму стратегічного управління розвитком залізничного транспорту базисом якої стала концептуальна модель формування сучасної, високоінтелектуальної та конкурентоспроможної залізничної галузі на основі консолідації і координації стратегічних цілей та дій залізничного транспорту, держави, а також міжгалузевих стратегічних бізнес-об'єднань.

У третьому розділі «Державне регулювання та стимулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту України» сформовано підхід до державного регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту, удосконалено теоретичні положення щодо формування механізму державного управління інвестиційними процесами на залізничному транспорті, розкрито теоретичні засади державного управління та стимулювання розвитку міжнародного стратегічного співробітництва українських залізниць.

Встановлено, що для формування стратегічних переваг залізничного транспорту, заснованих на високоінтелектуальному лідерстві галузі, в умовах висококонкурентного ринку ЄС необхідною є державна підтримка процесів забезпечення стратегічних змін на залізничному транспорті України. Проведене дослідження особливостей державного регулювання залізничного транспорту

розвинутих країн та розвитку нормативно-правового забезпечення діяльності українських залізниць, дозволило вказати на недостатню ефективність діючої наразі державної політики регулювання залізничного транспорту. Зважаючи на обраний напрямок реалізації реформ та необхідність стратегічних змін у залізничній галузі з метою покращення позицій на європейському транспортно-логістичному ринку, обґрунтовано доцільність перегляду діючих наразі принципів та інструментів державного управління розвитком залізничної галузі. Ґрунтуючись на цьому, розроблено підхід до державного регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту, який враховує стратегічні орієнтири розвитку галузі та розкриває інструменти державної підтримки процесів формування стратегічних переваг за такими складовими розвитку, як інноваційна, інвестиційна, енергетична, екологічна, соціальна та міжнародна складова (табл. 1).

Таблиця 1

Напрямки та інструменти державного регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту

Напрямки	Інструменти державного регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту
1	2
Забезпечення інноваційно-технологічного лідерства (інноваційна складова)	нормативно-правове забезпечення інноваційної діяльності; державні програми підтримки інновацій; спеціальний режим оподаткування (податкові канікули, дотації, преференції, зниження розміру податку на прибуток); бюджетне фінансування; державне замовлення на інновації; пільговий режим на імпорт інноваційного обладнання; спрощення ліцензування та патентування; формування загальнодержавної бази інноваційних технологій для потреб залізниць тощо
Підвищення економічної ефективності та інвестиційної привабливості (інвестиційна складова)	нормативно-правове забезпечення інвестиційної діяльності; створення резервних фондів інвестицій; державне гарантування кредитних та інвестиційних позик; єдиний механізм проведення експертизи галузевих інвестиційних проектів і програм; пільгове (інвестиційний податковий кредит, урядовий безвідсотковий та пільговий кредити) та пряме проектне фінансування; емісія цінних паперів під інвестиційні проекти розвитку залізниць; цінове регулювання; державне інвестиційне страхування; встановлення граничної межі банківських кредитних ставок; державно-приватне партнерство тощо
Формування іміджу екологічно відповідального господаря (екологічна складова)	екологічне законодавство; екологічний аудит; екологічне страхування; нормування викидів шкідливих речовин та шуму; державний санітарно-епідеміологічний нагляд; інструктивно-методичне та технічне забезпечення в сфері охорони навколишнього середовища; бюджетне фінансування та підтримка природоохоронних проектів; сприяння створення спеціальних структур з переробки шкідливих відходів залізничного транспорту тощо

1	2
Розвиток корпоративних компетенцій працівників (соціальна складова)	удосконалення стандартів галузевої освіти, координація планів і програм професійної підготовки кадрів; державне замовлення на підготовку та підвищення кваліфікації кадрів; планування рівня зайнятості в галузі; встановлення порядку індексації та умов для диференціації заробітної плати; пряма і кредитна фінансова підтримка житлової та молодіжної політики залізничного транспорту; становлення мінімальних соціально-трудоових гарантій; популяризація престижу професії залізничника; спеціальні програми фінансування галузевої системи охорони здоров'я; державне соціальне та пенсійне страхування; регулювання колективних договорів тощо
Підвищення енергоефективності (енергетична складова)	нормативно-правове забезпечення в сфері енергозбереження та енегоефективності; встановлення граничного рівня цін на паливно-енергетичні ресурси для потреб галузі; державне фінансування проектів з енергозбереження та забезпечення енергоефективності на залізничному транспорті; фінансування НДДКР в сфері енергозбереження та енергоефективності на залізничному транспорті; тарифна політика на енерго- і теплоресурси для галузі; розроблення системи ключових показників енергоефективності, механізму їх моніторингу та системи енергетивного менеджменту в галузі тощо
Розширення міжнародного співробітництва (міжнародна складова)	уніфікація та гармонізація нормативно-правової бази в сфері міжнародних залізничних перевезень; спрощення митних процедур, синхронізація митного законодавства зі стандартами ЄС тощо

Впровадження запропонованого підходу сприятиме реалізації стратегічних змін в діяльності українських залізниць та досягненню лідируючих позицій на вітчизняному й світовому ринку транспортних послуг.

Визначено, що ключовим інструментом формування стратегічних переваг та забезпечення інтелектуального лідерства вітчизняного залізничного транспорту є інвестиційне забезпечення проектів розвитку українських залізниць, реалізоване на засадах партнерства. Вивчення закордонних моделей фінансування проектів державно-приватного партнерства дозволило вказати на стратегічну значимість міжнародних фінансових структур в реалізації інфраструктурних проектів розвитку залізничної галузі. Доведено, що наразі ПАТ «Українська залізниця» недостатньо використовує потенціал міжнародного фінансового співробітництва для фінансування власних проектів інфраструктурного розвитку. Непослідовність державної політики, затягування процесів реформування системи державних фінансів, наявність схем нецільового використання виділених коштів та відсутність ефективних інструментів стимулювання розвитку інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства негативно впливають на інвестиційний клімат в країні та відповідно, послаблюють можливості українських залізниць для залучення зовнішніх інвестиційних ресурсів розвитку.

На основі цього розроблено теоретичні положення щодо формування механізму державного управління інвестиційними процесами на залізничному транспорті, що комплексно розкривають мету, методи та інструменти державного управління інвестиційною діяльністю в галузі і визначають основних учасників процесу інвестування стратегічних змін на залізничному транспорті (рис. 5).

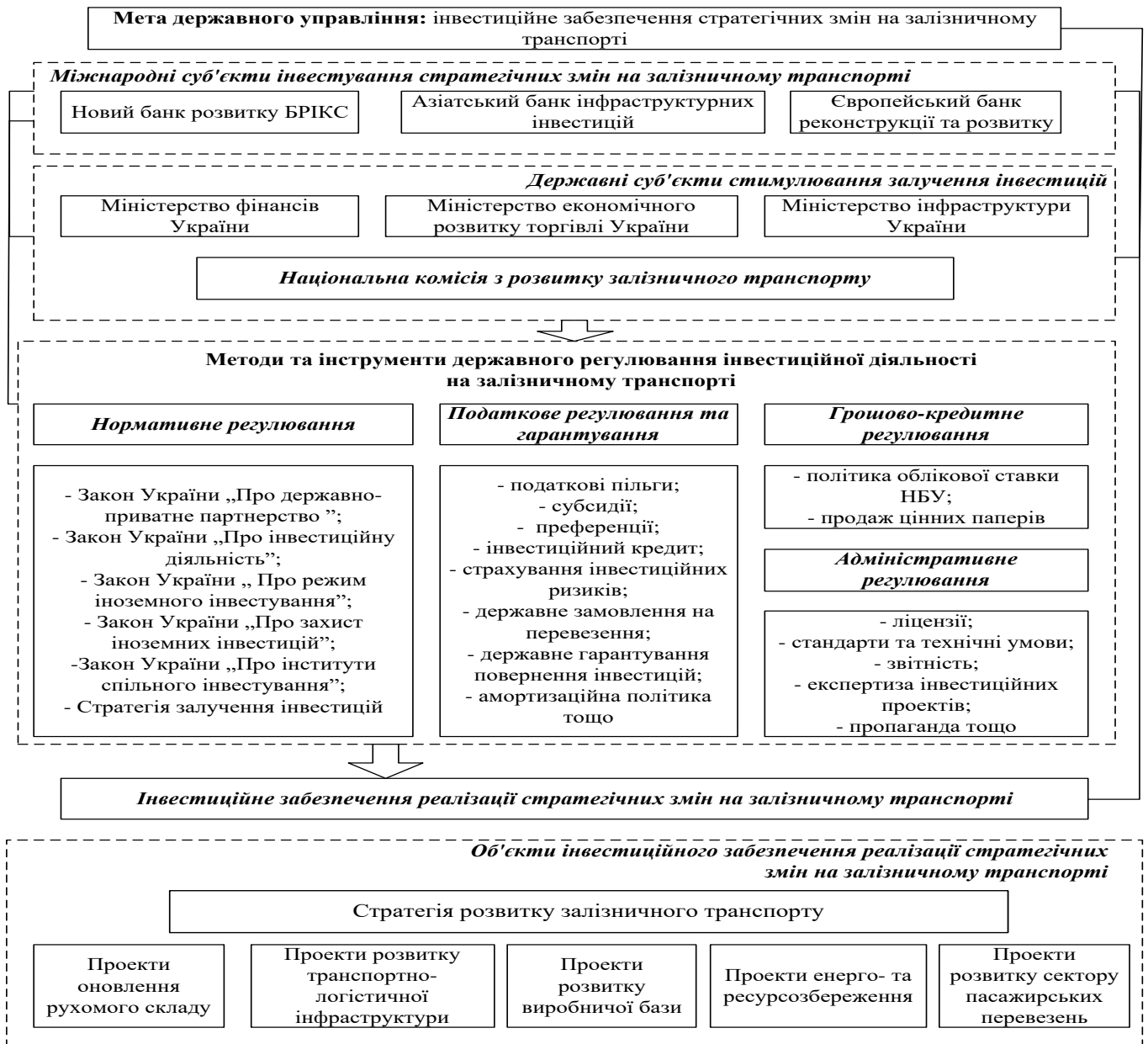


Рис. 5. Основні положення державного стратегічного управління інвестиційними процесами на залізничному транспорті

Грунтуючись на тому, що для залучення інвестиційних ресурсів міжнародних фінансових структур, приватних інвесторів і кредиторів в проекти формування стратегічних переваг залізничного транспорту країни необхідною є державна координація інвестиційних процесів в галузі, запропоновано створення Державного агентства з інвестиційної політики на залізничному транспорті, основне призначення якого полягає в регулюванні та комплексному

супроводженні інвестиційних проектів розвитку вітчизняних залізниць. Розкрито мету та основні завдання діяльності Державного агентства з інвестиційної політики на залізничному транспорті, подано схему механізму інвестування проектів стратегічного розвитку українських залізниць, що ґрунтується на використанні організаційних можливостей даного агентства в залученні інвестиційних ресурсів вітчизняних та міжнародних інвесторів.

Доведено, що для формування стратегічних переваг та інтеграції вітчизняних залізниць в європейський транспортно-логістичний простір необхідно забезпечити розширення міжнародних зв'язків та співробітництва ПАТ «Українська залізниця». На основі цього проаналізовано діяльність організацій та структур з регулювання сфери залізничних перевезень, що дозволило представити рівні системи стратегічного співробітництва залізниць в сфері реалізації спільних інфраструктурних проектів розвитку (міжнародний, регіональний та державний).

Виявлено позитивні наслідки розширення міжнародних зв'язків і стратегічного співробітництва для залізничного транспорту і країни в цілому. Це підтвердило доцільність державного регулювання і стимулювання процесів розвитку міжнародного стратегічного співробітництва українських залізниць шляхом комплексного використання інструментів державної підтримки в рамках нормативно-правового регулювання та організаційно-ресурсного забезпечення реалізації стратегічних проектів.

Нормативно-правове регулювання міжнародного співробітництва залізничного транспорту стосується імплементації Регламентів і Директив ЄС, гармонізації вітчизняного транспортного законодавства з вимогами та стандартами європейського транспортного права. Інструменти державної підтримки організаційно-ресурсного забезпечення міжнародного співробітництва залізничного транспорту згруповано за такими напрямками формування стратегічних переваг залізничного транспорту, як забезпечення інноваційно-технологічного лідерства галузі, розвиток корпоративних компетенцій працівників, покращення інвестиційного клімату, підвищення енергоефективності бізнес-процесів та формування іміджу екологічно-відповідального господаря. Це необхідно з позиції розширення присутності українських залізниць в глобальних логістичних ланцюгах та забезпечення їх повноцінної участі у реалізації міжнародних проектів інфраструктурного розвитку.

У четвертому розділі «Стратегічне управління міжгалузевим співробітництвом за участю залізничного транспорту» розкрито підхід до стратегічного управління міжгалузевим об'єднанням за участю залізничного транспорту, удосконалено методичний підхід до оцінювання потенціалу забезпечення стратегічних змін на залізничному транспорті, запропоновано інструментарій стратегічного управління розвитком залізничного транспорту за умов міжгалузевої бізнес-співпраці.

Дослідження взаємозв'язку еволюційного розвитку світової економіки та організаційних форм інтеграційного співробітництва дозволило дійти висновку, що в період неоіндустріалізації набувають поширення нові більш гнучкі організаційні форми інтеграційного співробітництва – так званої гібридної інтеграції –

«квазіінтеграції», що знаходять вираження через розвиток співробітництва у форматі єврорегіону, формування міжнародних транспортних коридорів, транснаціональних регіонів, стратегічних бізнес-союзів, мережевих кластерів, бізнес-асоціацій, network-об'єднання, віртуальних корпорацій та ін. Створення даних квазіінтеграційних структур виступає як один з найефективніших засобів формування стратегічних конкурентних переваг на галузевому, міжгалузевому, національному та глобальному рівнях стратегічної співпраці. Вивчення умов утворення та функціонування квазіінтеграційних структур дозволило дійти висновку, що наразі найбільш доцільною формою інтеграційного співробітництва для залізничного транспорту є стратегічний бізнес-союз утворений з його ініціативи. Даний бізнес-союз являє собою міжгалузеве об'єднання самостійних та юридично незалежних суб'єктів, яке утворюється з метою формування стратегічних бізнес-компетенцій розвитку залізничного транспорту за рахунок реалізації ініціатив інвестиційного, інноваційного, соціально-інтелектуального, енергетичного, екологічного та міжнародного співробітництва.

На основі цього визначено ключові умови стратегічної бізнес-взаємодії з ініціативи залізничного транспорту, що дозволило запропонувати підхід до стратегічного управління міжгалузевим об'єднанням. Він містить рекомендації щодо формування та реалізації стратегій, пов'язаних із забезпеченням функціонування міжгалузевого об'єднання (інфраструктурні стратегії – визначають особливості спільного бізнес-середовища; процесні стратегії – гармонізують діяльність та стан учасників з точки зору узгодженості бізнес-процесів; проектні стратегії – розкривають спосіб досягнення цілей та показників спільних проектів, що реалізуються в межах стратегічного бізнес-союзу), а також стратегії, що пов'язані із функціонуванням учасників об'єднання. В межах зазначеного розроблено модель інфраструктурної архітектури стратегічного бізнес-союзу за участю залізничного транспорту, що ґрунтується на сумісності стратегічних інтересів бізнес-партнерів за напрямками міжгалузевої співпраці. Усе це в цілому забезпечить досягнення максимально високого рівня взаємоузгодженості дій учасників бізнес-союзу та забезпечить формування стратегічних бізнес-компетенцій залізничному транспорту України.

Зважаючи на той факт, що основою для своєчасного здійснення стратегічних змін, які сприяють розвитку залізничного транспорту, є, в першу чергу, організаційно-ресурсне забезпечення залізничної галузі, доведена необхідність оцінки наявних та потенційних можливостей ПАТ «Українська залізниця» з позиції визначення можливості самостійного забезпечення реалізації зазначених стратегічних дій. Подано послідовність оцінки рівня потенціалу забезпечення стратегічних змін на залізничному транспорті, що передбачає поетапний розрахунок інтегрального показника, який агрегує оцінки рівня інвестиційної, інноваційної, соціально-інтелектуальної, енергетичної, екологічної та міжнародної складових економічного потенціалу залізничного транспорту (рис. 6).

Відповідно до отриманих результатів (рис.7) ПАТ «Українська залізниця» у 2014 р. має низький рівень потенціалу забезпечення стратегічних змін ($I_{ПЗС32014p}^{3T} = 0,5759$), а протягом останніх двох аналізованих років взагалі критичний ($I_{ПЗС32015p}^{3T} = 0,2801$; $I_{ПЗС32016p}^{3T} = 0,2969$).

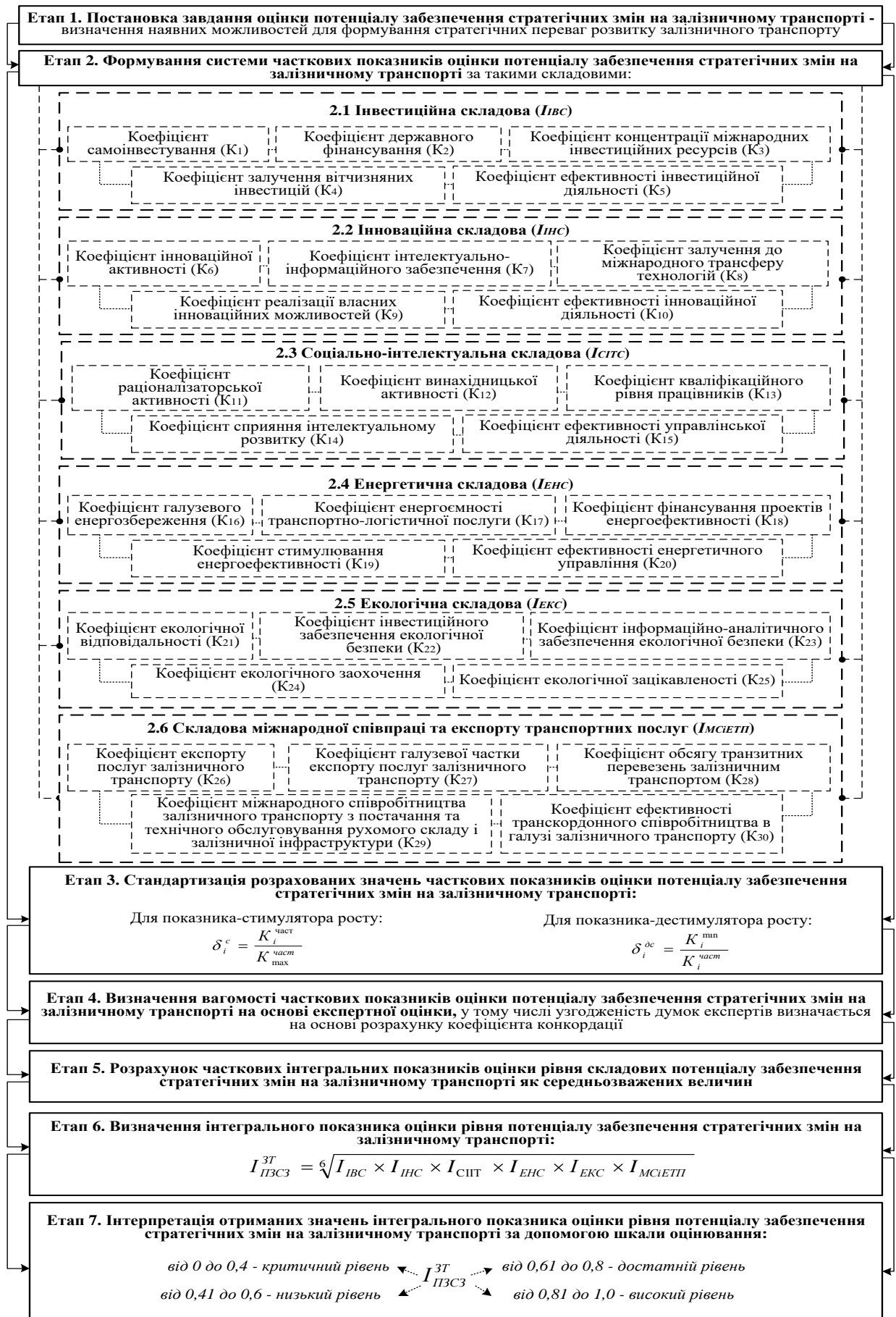


Рис. 6. Послідовність оцінювання потенціалу забезпечення стратегічних змін на залізничному транспорті

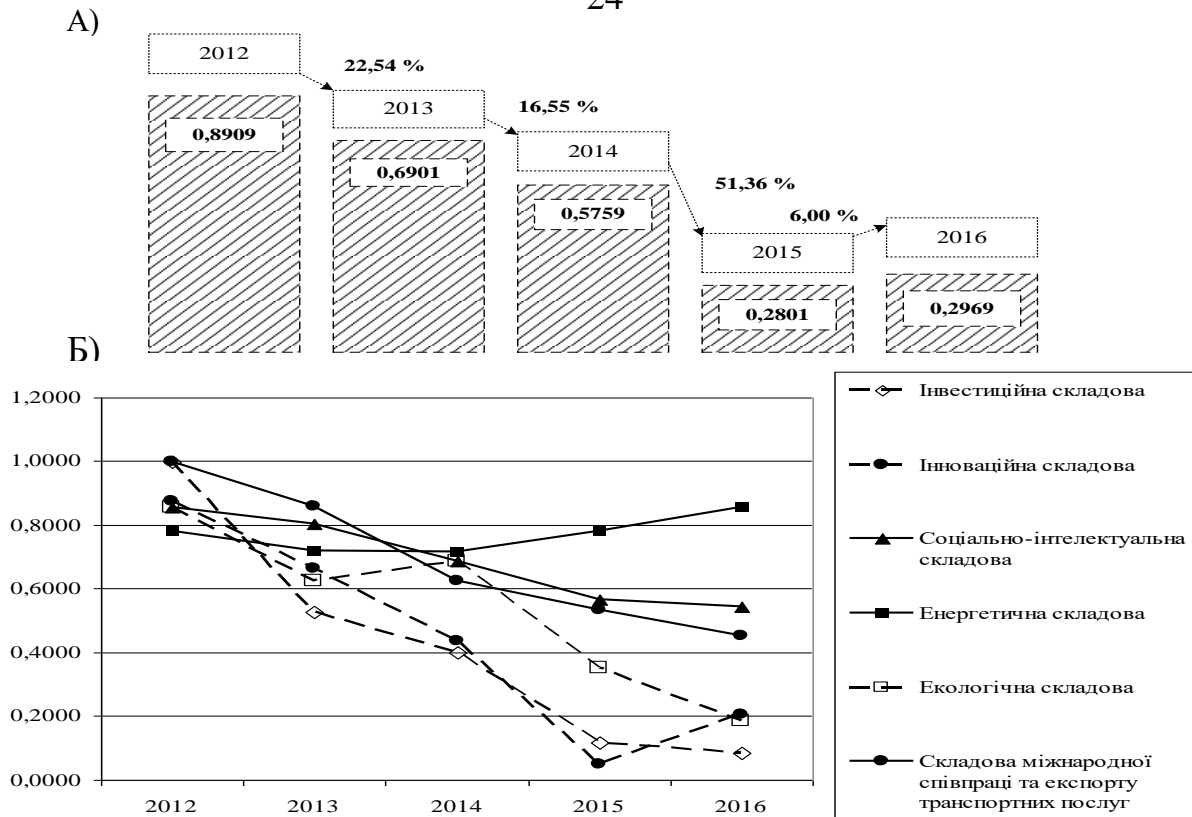


Рис. 7. Загальна (А) та поелементна (Б) динаміка рівня потенціалу забезпечення стратегічних змін на залізничному транспорті

У 2016 р. критичне значення мають (рис. 7) інвестиційна ($I_{IBC2016p.} = 0,0844$), екологічна ($I_{EKC2016p.} = 0,1868$) та інноваційна ($I_{IHC2016p.} = 0,2060$) складові. Крім того за цими складовими у період з 2012 р. по 2016 р. спостерігаються найбільші темпи скорочення їх значень. Все це свідчить про неспроможність ПАТ «Українська залізниця» самостійно забезпечити своєчасну реалізацію стратегічних змін та необхідність пошуку бізнес-партнерів, перш за все, за окресленими напрямками.

Використання запропонованого методичного підходу дозволить виявити недоліки в системі організаційно-ресурсного забезпечення стратегічних змін в залізничній галузі та обґрунтувати доцільність міжгалузевої бізнес-співпраці залізничного транспорту в межах формування стратегічного бізнес-союзу.

Дослідження особливостей стратегічного управління розвитком залізничного транспорту в межах міжгалузевого об'єднання сприяло визначенню нормативно-ціннісних положень стратегічної взаємодії бізнес-партнерів, що було зведено до Кодексу міжгалузевої стратегічної бізнес-співпраці. Обґрунтовано, що наразі під час інформатизації та інтелектуалізації економічного розвитку обов'язковою умовою забезпечення ефективної стратегічної співпраці є формування єдиного інформаційного простору взаємодії бізнес-партнерів, який, з одного боку, надає нові можливості для удосконалення співробітництва, а з другого – потребує створення єдиного інтелектуально-інформаційного середовища їх розвитку, що в контексті формування стратегічного бізнес-союзу визначає необхідність розроблення спільної інтелектуально-інформаційної платформи управління стратегічними змінами у залізничній галузі. Відповідно до цього запропоновано підхід щодо формування інтегрованого інтелектуально-інформаційного середовища забезпечення міжгалузевої взаємодії (рис. 8), що передбачає не тільки контроль та

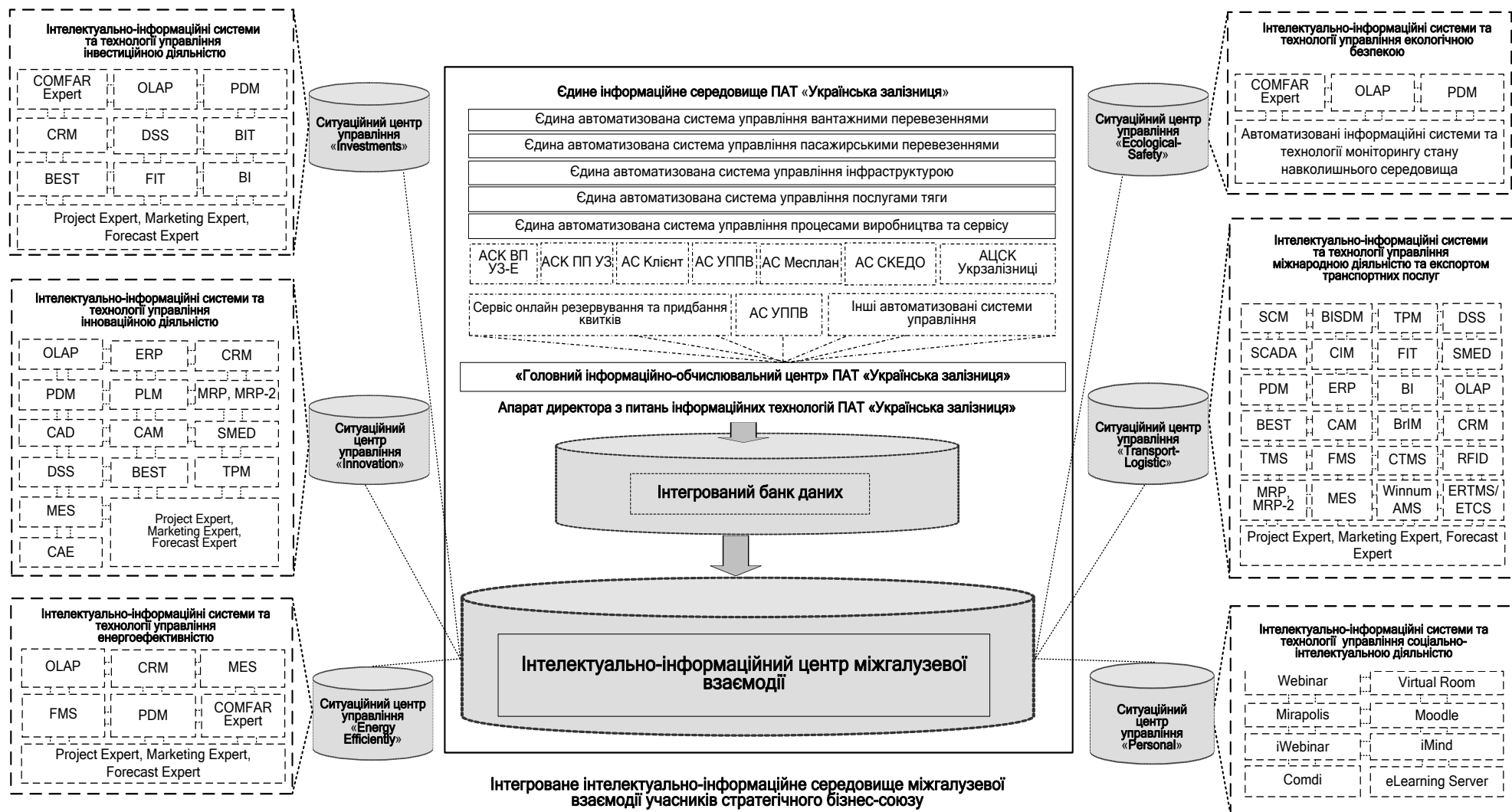


Рис. 8. Схема формування інтегрованого інтелектуально-інформаційного середовища міжгалузевої взаємодії учасників стратегічного бізнес-союзу

координацію інформаційних потоків у межах стратегічного бізнес-союзу, але й постійну підтримку процесу прийняття спільних стратегічних управлінських рішень за рахунок своєчасного інформаційного забезпечення процесу реалізації стратегічних змін у залізничній галузі.

В п'ятому розділі «Розвиток теоретико-методичних підходів до стратегічного управління залізничним транспортом: функціональний рівень» розкрито сутність виробничого потенціалу залізничного транспорту та удосконалено його класифікацію, обґрунтовано теоретико-методологічні засади стратегічного управління виробничим потенціалом залізничного транспорту, надані пропозиції щодо організаційно-методичного забезпечення формування та реалізації інвестиційної стратегії залізничного транспорту, сформовано концепцію стратегічного управління знаннями на залізничному транспорті.

Зважаючи на кризову ситуацію, що склалася на вітчизняному залізничному транспорті, виникає термінова необхідність у підвищенні ефективності управління виробничим потенціалом галузі на стратегічних принципах, адже в сучасних економічних умовах він відіграє визначальну роль у життєздатності, ефективному функціонуванні та конкурентоспроможності інших галузей.

Дослідження сутності поняття «виробничий потенціал» дозволило визначити основні підходи щодо трактування його змісту (ресурсний, резервний та цільовий), які запропоновано доповнити процесним напрямком, що розкриває процеси формування і використання виробничого потенціалу. Враховуючи викладене, під виробничим потенціалом залізничного транспорту слід розуміти здатності та можливості ресурсів і процесів забезпечення основної діяльності ПАТ «Українська залізниця» досягати запланованих результатів і встановлених цілей функціонування залізничного транспорту. Доведено, що, вивчаючи видову структуру виробничого потенціалу, вчені в першу чергу звертають увагу на ресурси, які є його фундаментом, виділяючи при цьому трудову, технічну та матеріальну складові. Інші підходи ґрунтуються на переносі класифікаційних ознак економічного потенціалу у сферу його виробничої компоненти, що дозволяє розкрити види виробничого потенціалу за такими ознаками, як ступінь ефективності використання, ступінь реалізації, ієрархічний рівень управління, та за видами резервів.

Виходячи з виявлених особливостей виробничого потенціалу і функціонування залізничного транспорту і враховуючи існуючі підходи до групування виробничого потенціалу, запропоновано наступну класифікаційну структуру виробничого потенціалу залізничного транспорту: за типом об'єктів управління (ресурсний, процесний); за функціональним призначенням (технічний, матеріальний, трудовий, організаційно-технологічний, логістичний, інформаційно-комунікаційний); за джерелом формування (власний, залучений); за типом резервів (явний, прихований); за рівнем формування (стратегічних одиниць бізнесу, регіональних філій ПАТ «Українська залізниця» та філій ПАТ «Українська залізниця», ПАТ «Українська залізниця»); за станом (критичний, задовільний, достатній, оптимальний); за роллю у забезпеченні розвитку залізничного транспорту (базисний, стратегічний). Ефективне формування, використання та розвиток виробничого потенціалу неможливі без побудови оптимальної системи стратегічного управління ним. У сучасних умовах господарювання

ПАТ «Українська залізниця» повною мірою не застосовує цей інструмент для підвищення ефективності використання виробничого потенціалу і забезпечення сталого економічного розвитку галузі.

На основі цього встановлено, що стратегічне управління виробничим потенціалом містить у собі такі функції: цілевстановлення, аналіз чинників зовнішнього та внутрішнього середовища; аналіз стратегічних альтернатив та вибір стратегії; реалізація стратегії; контроль та оцінка ефективності стратегічних дій; корегування стратегії. Об'єктом процесу управління виступає виробничий потенціал та ефективність його використання, що в цілому охоплює більшу частину діяльності залізничного транспорту. Тому стратегічна ціль ефективного управління виробничим потенціалом полягає в оптимальності його використання (рис. 9).

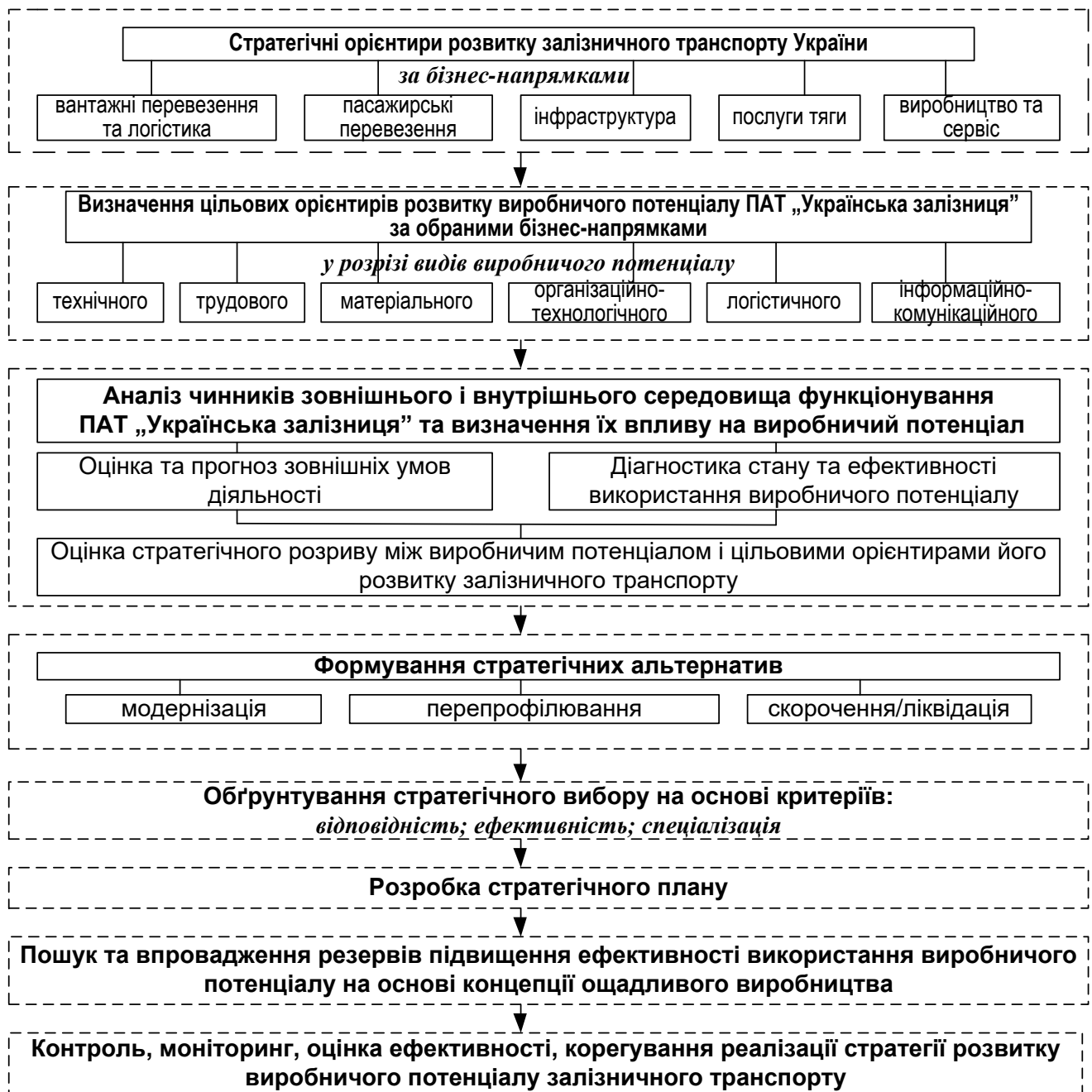


Рис. 9. Етапи стратегічного управління виробничим потенціалом ПАТ «Українська залізниця»

Підвищення ефективності використання виробничого потенціалу нерозривно пов'язане з пошуком і впровадженням відповідних резервів. Сучасним комплексним інструментом пошуку та впровадження резервів підвищення ефективності вважають ощадливе виробництво.

Авторський погляд на концепцію впровадження ощадливого виробництва з метою пошуків та впровадження резервів підвищення ефективності виробничого потенціалу подано на рис. 10.

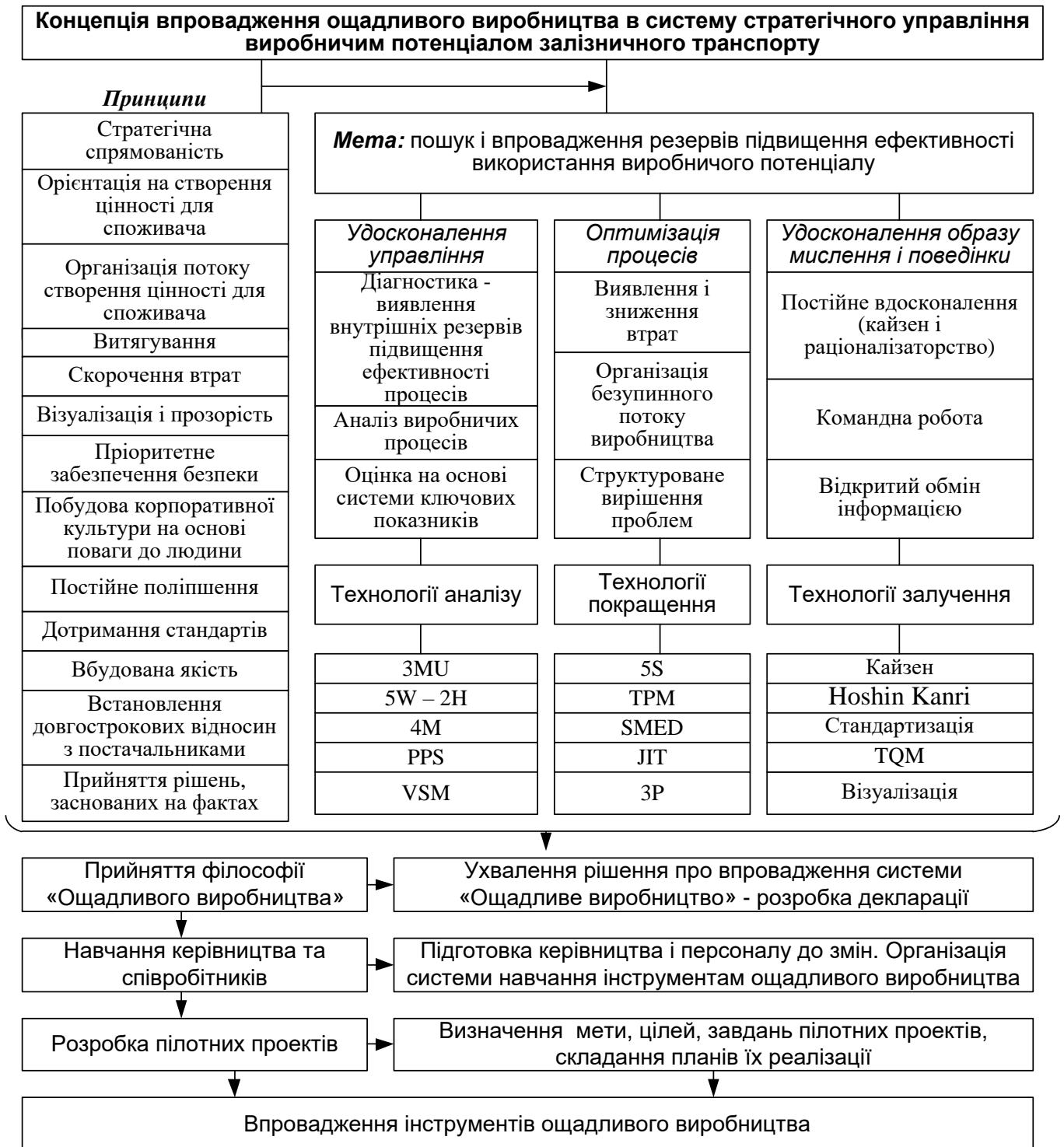


Рис. 10. Концепція впровадження ощадливого виробництва в систему стратегічного управління виробничим потенціалом залізничного транспорту

Техніко-технологічна відсталість вітчизняної залізничної галузі формує високу потребу в капітальних інвестиціях, необхідних для вирішення широкого кола завдань, що свідчить про необхідність використання оптимізаційних методів у процесі формування інвестиційної стратегії залізничного транспорту. Застосування методів оптимізації доцільно на таких етапах процесу формування та реалізації інвестиційної стратегії, як формування портфелю проектів та визначення потреби в інвестиціях, обґрунтування джерел фінансування та схем фінансування.

Якісне обґрунтування інвестиційної стратегії залізничного транспорту потребує висококваліфікованих спеціалістів та має бути координуваним на рівні департаментів ПАТ «Українська залізниця». З огляду на сьогодення і недоліки у сфері обґрунтування інвестиційних проектів розвитку залізничного транспорту запропоновано створення в межах департаменту капітальних вкладень спеціального аналітично-проектного відділу, а на рівні залізниць введення відповідної посади в службі капітальних вкладень (рис. 11).

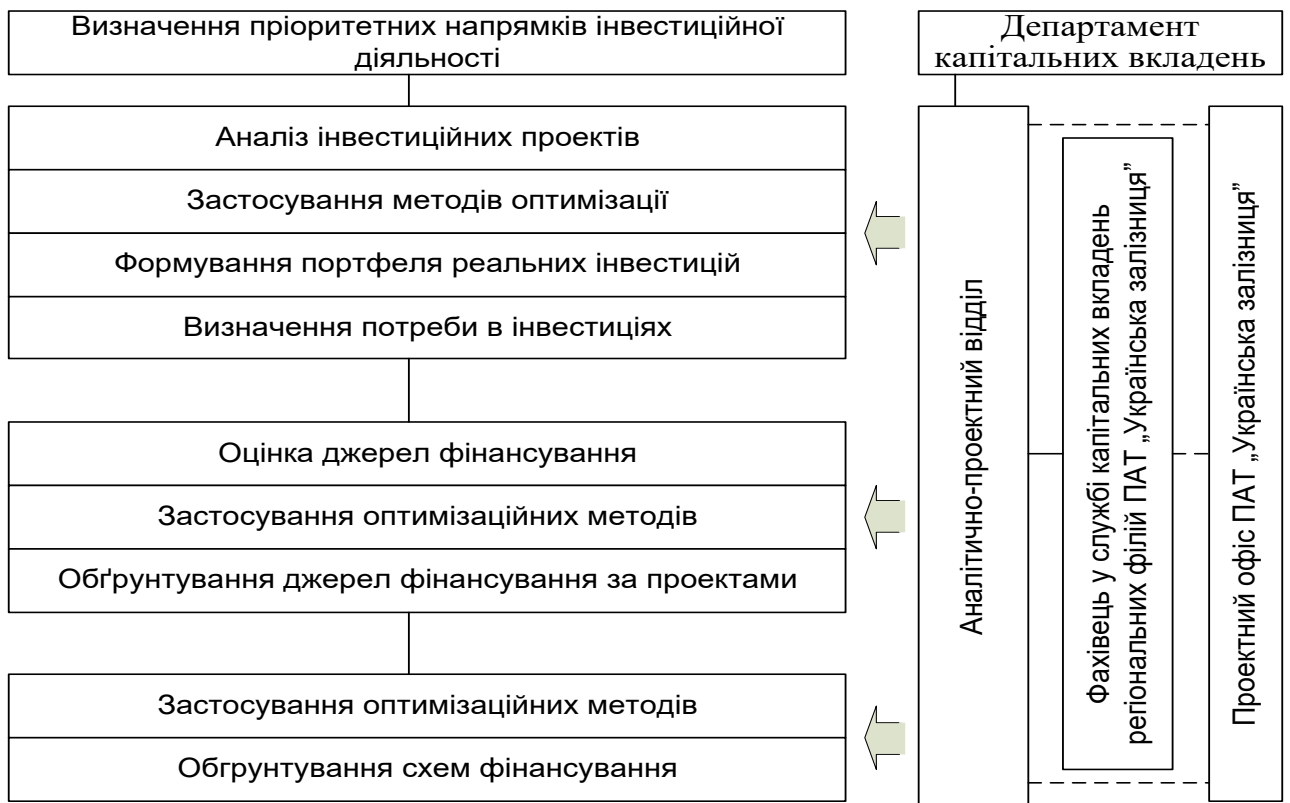


Рис.11. Організаційне забезпечення формування та реалізації інвестиційної стратегії залізничного транспорту

Одним із напрямків використання оптимізаційних моделей є обґрунтування капітальних інвестицій у придбання рухомого складу. Придбання рухомого складу на залізницях України проводиться на тендерній основі. На основі наданої конкурсантами інформації залізницям належить вибрати найкращий з наданих численних варіантів, що зробити в цей час досить складно. Пов'язано це з тим фактом, що залізницями пред'являється безліч вимог до показників рухомого

складу (РС) як технічного, так і економічного характеру (для деяких з них висувається єдине значення, для інших – безліч допустимих значень). Слід також врахувати, що від учасників тендеру надходять різноманітні пропозиції, які відрізняються одна від одної кількістю показників, величина яких не відповідає пред'явленим вимогам, ступенем такої невідповідності, а також кількістю показників, значення яких задовольняють, але вони різні за варіантами.

Все це вимагає розробки узагальнюючого критерію оцінки пріоритетності інвестування грошових коштів у придбання рухомого складу. Показник пріоритетності інвестування (ПІ) повинен враховувати відповідність пропозиції як безлічі пред'явлених технічних вимог до рухомого складу (ступінь дії на колію, сила тяги, зчіпні властивості та ін.), так і економічних показників рухомого складу (витрати на придбання, технічне обслуговування, експлуатацію та ін.):

$$PI_{PC_i} = \frac{CBTP_{PC_i} \times K_{TP}}{CBEП_{PC_i} \times K_{EP}}, \quad (1)$$

де K_{TP} , K_{EP} – коефіцієнти значущості відповідно технічної та економічної складової i -го рухомого складу;

$CBEП_{PC_i}$ – ступінь відповідності економічних показників i -го рухомого складу;

$CBTP_{PC_i}$ – ступінь відповідності технічних параметрів i -го рухомого складу.

Сучасний залізничний транспорт постійно знаходяться в процесі перетворення, у ході якого зростає швидкість і ефективність перевезень, а також розширюється спектр послуг для клієнтів. Усе це вимагає постійного оновлення знань (тобто впровадження інноваційних технологій і методів у всі сфери діяльності залізничного транспорту) з урахуванням дотримання умов безпеки його діяльності та розвитку.

Авторська позиція щодо виділення видів знань полягає: по-перше, у необхідності їх групування за ознакою «тип компетенцій» у такі класи: 1) професійні; 2) комунікативні; 3) корпоративні; 4) духовно-моральні; по-друге, у їх групуванні за ознакою «вплив на економічну безпеку підприємства»: на небезпечні (відкриті) та безпечні (закриті).

Концептуальний підхід до стратегічного управління знаннями на залізничному транспорті реалізується через забезпечення взаємозв'язку управління знаннями зі стратегією ПАТ «Українська залізниця» і потребами зовнішніх зацікавлених сторін. Зокрема встановлюються причинно-наслідкові зв'язки між знаннями і потребами зовнішніх зацікавлених сторін, визначаються ключові знання, які необхідні для реалізації стратегії, а також прогаліни в ключових знаннях. Враховуючи вищевикладені положення подано авторський підхід до формування концепції стратегічного управління знаннями на залізничному транспорті (рис. 12).

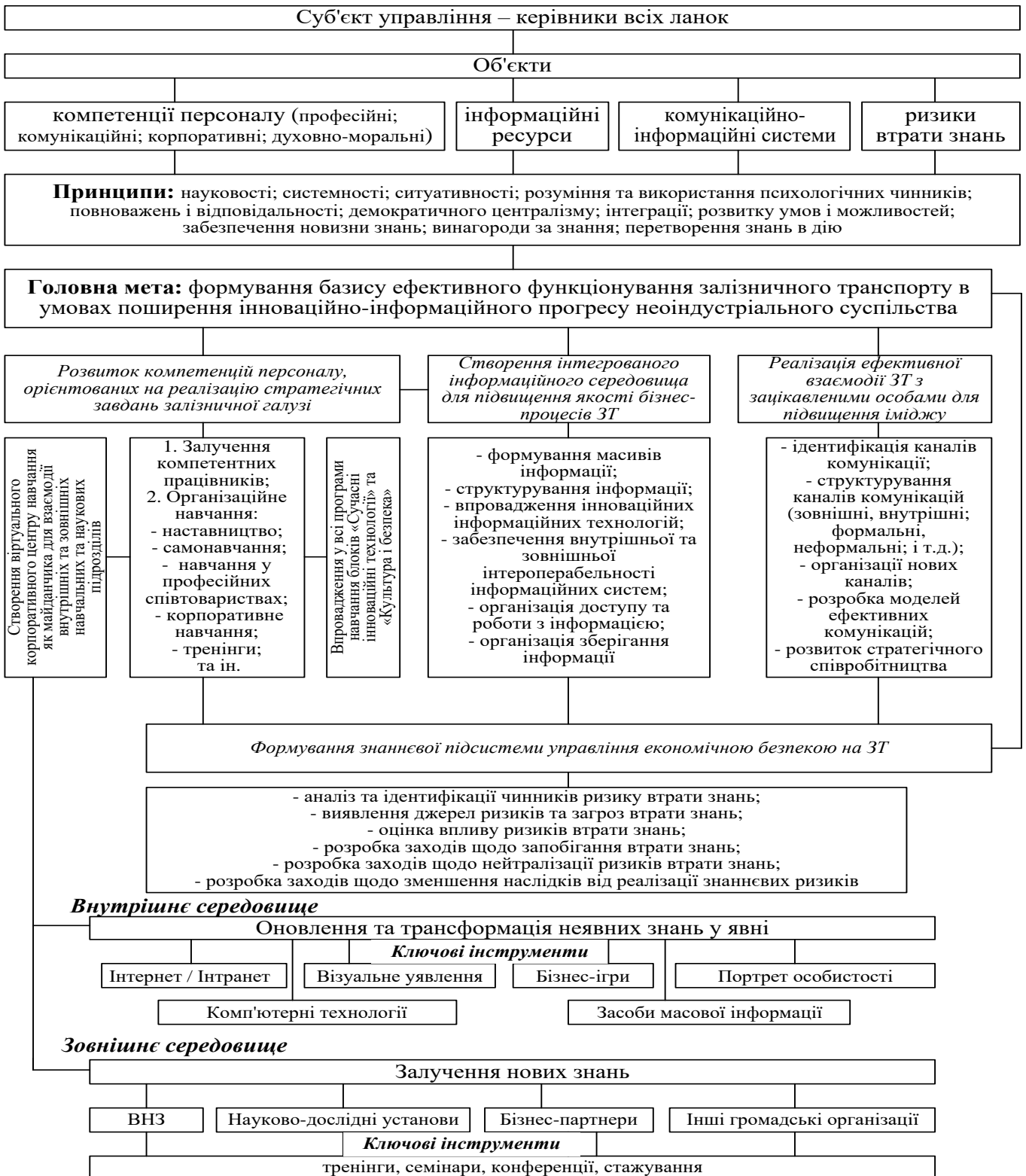


Рис. 12. Концептуальний підхід до формування системи стратегічного управління знаннями на залізничному транспорті

Використання запропонованого підходу до формування системи стратегічного управління знаннями на залізничному транспорті за рахунок комплексності та взаємодоповнюваності дозволить підвищити ефективність роботи залізничного транспорту та сприятиме формуванню конкурентних переваг у довгостроковій перспективі.

ВИСНОВКИ

У процесі дисертаційного дослідження сформовано нове вирішення науково-прикладної проблеми створення теоретико-методологічних положень, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо формування системи стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, в основу якої покладено комплекс взаємоузгоджених стратегічних дій на всіх рівнях управління галуззю в контексті забезпечення високоінтелектуального розвитку залізничного транспорту.

Основні висновки дисертації полягають у такому.

1. Залізничний транспорт є одним із ключових факторів забезпечення сталого соціально-економічного розвитку всієї держави. Однак наразі спостерігається постійне погіршення стану виробничо-технічної бази залізничного транспорту, згортання програм його соціально-економічного розвитку, що негативно впливає на економічний стан усієї країни та потребує термінового вирішення питань, пов'язаних із забезпеченням його високоінтелектуального розвитку. Для з'ясування причин існування сучасних проблем, пов'язаних із забезпеченням ефективності функціонування залізничної галузі України, їх було систематизовано за групами: внутрішньогалузеві (у сфері організаційно-управлінської, інвестиційної, інноваційної, енергетичної та екологічної діяльності, у сфері забезпечення міжнародної співпраці й експорту транспортних послуг, а також у соціальній сфері), міжгалузеві та державні. Це довело доцільність формування принципово нової концепції стратегічного управління вітчизняним залізничним транспортом.

2. Сучасні умови функціонування вітчизняного залізничного транспорту вимагають швидкого та ефективного реагування на зміни у мезо- та макросередовищі, а також у бізнес-процесах в межах ПАТ «Українська залізниця». Зазначене вимагає перегляду існуючих наразі інструментів обґрунтування стратегічних рішень у залізничній галузі. З метою подолання існуючих недоліків запропоновано використовувати зведений SWOT-аналіз залізничного транспорту, що побудовано з урахуванням типу ринку. Перевагою запропонованого підходу до проведення стратегічного аналізу є можливість співставляти оцінку зовнішніх та внутрішніх факторів одразу для декількох ринків збуту транспортно-логістичних послуг та виробляти майбутні стратегічні дії залізничної галузі базуючи на споріднених факторах впливу.

3. Неврахування сучасних світових тенденцій еволюції економіки та залізничного транспорту під час стратегічного управління розвитком залізничної галузі обумовлює недовіру найефективнішого методу управління. З метою оновлення домінуючої наразі концепції стратегічного управління розвитком залізничного транспорту було визначено особливості періодів еволюції економіки і залізничного транспорту, ідентифіковано етапи становлення стратегічного управління розвитком залізничного транспорту. Встановлено, що загалом теорія стратегічного управління розвитком залізничного транспорту в еволюції свого розвитку пройшла три ключові етапи: на основі передбачення змін зовнішнього і внутрішнього середовищ; на основі творчих інноваційних рішень; на основі високоінтелектуальних технологій. У їх межах систематизовано домінуючі теорії і

практичний інструментарій стратегічного управління розвитком залізничного транспорту.

4. Неможливість самотійного подолання залізничним транспортом обмеженості організаційно-ресурсного забезпечення розвитку галузі спонукало до пошуку нових шляхів вирішення визначених проблем розвитку вітчизняних залізниць та відповідно формування принципово нових концептуальних положень стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, в основу яких покладено трирівневу систему стратегічного управління, що включає державний, міжгалузевий та корпоративний рівні. Окреслено особливості запропонованого підходу, принципи, завдання стратегічного управління розвитком залізничного транспорту на кожному з виділених рівнів управління галуззю. Загалом запропоновані концептуальні положення стратегічного управління розвитком залізничного транспорту створюють консолідууючу, координуючу та стабілізуючу платформу розвитку та спосіб організації підтримки економічного зростання залізничного транспорту України і всієї держави.

5. Однією з ключових причин невисокої результативності стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України є переважна орієнтація на бізнес-напрямки діяльності галузі та неврахування головних компонентів потенціалу забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту, що обумовило необхідність формування нової моделі стратегічного управління розвитком залізничної галузі. Основою запропонованої моделі є врахування полірівневості системи управління, організаційно-ієрархічної структури та складових потенціалу забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту, а також розкриття послідовності формування комплексу стратегій та їх реалізації. Це дозволить цілеспрямовано та якісно підійти до вирішення проблеми забезпечення випереджаючого розвитку залізничного транспорту України.

6. Зважаючи на необхідність формування стратегічних переваг залізничного транспорту, заснованих на інтелектуальному лідерстві, з метою покращення позицій на висококонкурентному європейському транспортно-логістичному ринку, обґрунтовано доцільність застосування підходу до державного регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту, який враховує стратегічні орієнтири розвитку галузі та розкриває інструменти державної підтримки процесів формування стратегічних переваг за такими складовими розвитку, як інноваційна, інвестиційна, енергетична, екологічна, соціальна та міжнародна.

7. Враховуючи, що одним з головних інструментів формування стратегічних переваг залізничної галузі є інвестиційне забезпечення, доведена необхідність активізації інвестиційних процесів на залізничному транспорті та фінансового забезпечення реалізації стратегічних проєктів його розвитку, а також запропоновано теоретичні положення щодо формування механізму державного управління інвестиційними процесами на залізничному транспорті, що комплексно розкривають мету, методи та інструменти державного управління інвестиційною діяльністю залізниць, визначають основних учасників процесу інвестування стратегічних змін.

8. З метою розширення присутності українських залізниць у глобальних логістичних ланцюгах та забезпечення їх повноцінної участі у реалізації

міжнародних проектів інфраструктурного розвитку в роботі розроблені теоретичні засади державного управління та стимулювання розвитку міжнародного стратегічного співробітництва залізничного транспорту. Дані положення створюють підґрунтя для досягнення стратегічних переваг вітчизняної залізничної галузі, одночасно сприяючи: реалізації транзитного потенціалу країни і використанню провізної спроможності залізниць; забезпеченню технологічної та експлуатаційної сумісності залізниць, повноцінній їх участі в проектах розвитку міжнародних транспортних коридорів; збільшенню експорту транспортних послуг та створенню можливостей для участі вітчизняного залізничного транспорту у закордонних інфраструктурних проектах; підвищенню іміджу ПАТ «Українська залізниця» на міжнародній арені транспортно-логістичних послуг та інше.

9. Доведено, що наразі стратегічний бізнес-союз за участю залізничного транспорту виконує роль одного з найефективніших засобів формування стратегічних конкурентних переваг ПАТ «Українська залізниця». З метою забезпечення ефективності взаємодії бізнес-партнерів удосконалено підхід до стратегічного управління міжгалузевим об'єднанням за участю залізничного транспорту, що, на відміну від відомих, доповнено моделлю інфраструктурної архітектури стратегічного бізнес-союзу та містить рекомендації щодо формування та реалізації стратегій бізнес-співпраці залізничного транспорту та інших учасників міжгалузевого об'єднання.

10. Формування стратегічних переваг залізничного транспорту базується на наявному організаційно-ресурсному забезпеченні залізничної галузі. Доведено, що оцінити доцільність міжгалузевої бізнес-співпраці партнерів та ефективність використання інструментів взаємодії слід за допомогою методичного підходу до оцінювання потенціалу забезпечення стратегічних змін на залізничному транспорті. Цей підхід передбачає поетапний розрахунок інтегрального показника, який агрегує оцінки рівня інвестиційної, інноваційної, соціально-інтелектуальної, енергетичної, екологічної та міжнародної складових економічного потенціалу залізничного транспорту.

11. Результативність та ефективність співпраці бізнес-партнерів в межах міжгалузевого об'єднання залежить від взаємоузгодженості спільних стратегічних рішень та своєчасності їх ухвалення. Доведено, що дієвими інструментами забезпечення міжгалузевої бізнес-співпраці є, по-перше, інтелектуально-інформаційні технології управління стратегічними змінами, що створюють основу для максимальної інтеперабельності бізнес-процесів, а по-друге, Кодекс міжгалузевої стратегічної бізнес-співпраці, де доцільно максимально розкрити нормативно-ціннісні положення стратегічної взаємодії партнерів за ключовими напрямками співпраці.

12. Виробничий потенціал залізничного транспорту є матеріальною передумовою прискорення науково-технічного прогресу в галузі. Ефективне формування, використання та розвиток виробничого потенціалу ПАТ «Українська залізниця» неможливі без побудови оптимальної системи стратегічного управління ним. Стратегічне управління виробничим потенціалом ґрунтується на оптимальності його використання та включає в себе такі функції: цілевстановлення, аналіз

чинників зовнішнього та внутрішнього середовища; аналіз стратегічних альтернатив (модернізація, перепрофілювання і скорочення/ліквідація) та вибір стратегії; реалізація стратегії; контроль та оцінка ефективності стратегічних дій; корегування стратегії. Пошук і впровадження резервів підвищення рівня використання виробничого потенціалу залізничного транспорту слід здійснювати шляхом використання інструментарію ощадливого виробництва.

13. Техніко-технологічна невідповідність вітчизняної залізничної галузі вимогам ринку формує високу потребу в капітальних інвестиціях, необхідних для вирішення широкого кола завдань. Запропоновано організаційно-методичне забезпечення інвестиційної стратегії залізничного транспорту, що містить організаційні заходи забезпечення формування і реалізації стратегії, а також методичний підхід до оцінки пріоритетності інвестицій в оновлення рухомого складу залізниць, дозволяє підвищити ефективність інвестиційної діяльності залізничного транспорту.

14. Основою підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту та формування його стратегічних переваг у довгостроковій перспективі є постійне оновлення знань. Здійснити повною мірою зазначене можна за допомогою запропонованої концепції стратегічного управління знаннями на залізничному транспорті, що розкриває управлінські технології за напрямками: розвиток компетенцій персоналу, орієнтованих на реалізацію стратегічних завдань; створення комплексного інтегрованого інформаційного середовища, що забезпечує підвищення якості бізнес-процесів; реалізація ефективної взаємодії залізничного транспорту із зацікавленими особами для підвищення його іміджу; формування знанневої підсистеми управління економічною безпекою.

СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

монографії:

1. Овчиннікова В. О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія / В. О. Овчиннікова. – Х. : УкрДУЗТ, 2017. – 427 с.
2. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Стратегічне управління залізничним транспортом України / В. О. Зубенко // Тренди та інновації в сучасній економіці : колективна монографія / за заг. ред. д.е.н., проф. О. С. Іванілова. – Х. : ХНУБА, 2015. – С. 123 – 133.
3. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Економічний розвиток підприємств залізничного транспорту: сутність та визначення / В. О. Зубенко, Г. Є. Островерх // Актуальні проблеми соціально-орієнтованої економіки : колективна монографія / за заг. ред. д.е.н., проф. В. В. Прохорової. – Х. : Смугаста типографія, 2017. – С. 100 – 110. (*Особистий внесок: розроблено концептуальні положення стратегічного управління розвитком залізничного транспорту*).
4. Овчиннікова В. О. Концептуальні положення управління стратегічним союзом / В. О. Овчиннікова // Інноваційна діяльність та економічна безпека підприємств : колективна монографія / за заг. ред. Л. М. Савчук. – Дніпро: Пороги, 2017. – С. 97 – 110.

статті, що входять до переліку наукових фахових видань:

5. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Інтеграція екологічних показників в систему економічного аналізу підприємства / В. О. Зубенко, І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. – № 24. – С. 137 – 139. *(Особистий внесок: сформовано систему часткових показників оцінювання потенціалу забезпечення стратегічних змін за екологічною складовою).*

6. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Економічна діагностика фінансового забезпечення підприємства в системі управління підприємством / В. О. Зубенко, І. В. Токмакова // Економіка : проблеми теорії та практики : зб. наук. праць. – 2008. – Вип. 246. – Т. 1. – С. 141 – 146. *(Особистий внесок: визначено послідовність оцінювання потенціалу забезпечення стратегічних змін).*

7. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Вдосконалення підходів до формування методики комплексного аналізу економічного потенціалу підприємства / В. О. Зубенко, І. В. Токмакова // Економіка і проблеми теорії та практики : зб. наук. праць. – 2009. – Вип. 252. – Т. 4. – С. 950 – 954. *(Особистий внесок: визначено підходи до удосконалення аналізу виробничого потенціалу в контексті формування системи стратегічного управління ним).*

статті, що входять до переліку наукових фахових видань та включені до міжнародних наукометричних баз:

8. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Визначення пріоритетності інвестування рухомого складу / В. О. Зубенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 29. – С. 403 – 405.

9. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Удосконалення форм залучення і розповсюдження інновацій на залізничному транспорті / В. О. Зубенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 30. – С. 105 – 107.

10. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту за рахунок формування стратегічного союзу / В. О. Зубенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 32. – С. 29 – 31.

11. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Використання логістики для інтенсифікації інноваційної діяльності на залізничному транспорті / В. О. Зубенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 34. – С. 181 – 183.

12. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Моделювання економічної поведінки в сучасних умовах розвитку економіки України / В. О. Зубенко, А. В. Толстова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 36. – С. 37 – 41. *(Особистий внесок: ідентифіковано трансформацію стратегічного управління і виділено ключові етапи його розвитку).*

13. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Стратегічне управління транзитним потенціалом України / В. О. Зубенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 39. – С. 116 – 118.

14. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Зміна парадигми забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств України / В. О. Зубенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 40. – С. 160 – 162.

15. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Використання принципів ощадливого

виробництва при управлінні підприємствами залізничного транспорту / В.О. Зубенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 42. – С. 372 – 375.

16. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Використання методів та принципів економічної діагностики при стратегічному управлінні підприємствами залізничного транспорту / В. О. Зубенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 44. – С. 224 – 227.

17. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Удосконалення методики розрахунку премії для працівників залізниці за винахід нової техніки і прогресивних технологій / В. О. Зубенко, А. О. Луценко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 45. – С. 287 – 290. *(Особистий внесок: розкрито організаційне забезпечення формування функціональної стратегії залізничного транспорту).*

18. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Удосконалення стратегічного управління багатопрофільним підприємством / В. О. Зубенко, І. О. Чудомех // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 48. – С. 124 – 128. *(Особистий внесок: сформовано концепцію стратегічного управління знаннями на підприємствах залізничного транспорту).*

19. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Забезпечення ефективності використання виробничого потенціалу підприємств залізничного транспорту / В. О. Зубенко, І. Е. Кочухай // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – № 49. – С. 95 – 99. *(Особистий внесок: запропоновано теоретичні положення щодо стратегічного управління виробничим потенціалом залізничного транспорту).*

20. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Особливості впровадження концепції управління витратами на вітчизняних підприємствах / В. О. Зубенко, Ю. М. Чмух // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2015. – № 52. – С. 171 – 175. *(Особистий внесок: сформовано концептуальні положення ощадливого виробництва).*

21. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Забезпечення ефективності процесу управління змінами / В. О. Зубенко, К. О. Півень // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. – № 54. – С. 350 – 353. *(Особистий внесок: систематизовано проблеми розвитку залізничного транспорту України).*

22. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Ключові аспекти концепції «ощадливе виробництво» для підприємств залізничного транспорту / В. О. Зубенко, С. М. Чесноков // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – 2016. – № 9. – С. 77 – 80. *(Особистий внесок: запропоновано концепцію впровадження ощадливого виробництва в систему стратегічного управління виробничим потенціалом залізничного транспорту).*

23. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Концептуальні положення адаптивного управління підприємствами / В. О. Зубенко, І. О. Ліман // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2016. – № 55. – С. 92 – 97. *(Особистий внесок: розроблено підхід щодо проведення SWOT-аналізу залізничного транспорту з урахуванням типу ринку).*

24. Овчиннікова В. О. Особливості державного регулювання розвитку залізничного транспорту України [Електронний ресурс] / В. О. Овчиннікова //

Економіка та суспільство. – 2017. – № 12. – Режим доступу: <http://economyandsociety.in.ua>. – Назва з екрану.

25. Овчиннікова В. О. Стратегічне управління високошвидкісними пасажирськими залізничними перевезеннями / В. О. Овчиннікова, М. В. Габелков // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2017. – № 59. – С. 76 – 84. (*Особистий внесок: обґрунтовано можливість приймати стратегічні дії для залізничної галузі базуючи їх на споріднених факторах впливу*).

26. Овчиннікова В. О. Трансформація теорії стратегічного управління розвитком залізничного транспорту / В. О. Овчиннікова // Інтелект ХХІ. – 2017. – № 5. – С. 53 – 56.

тези доповідей і матеріали науково-практичних конференцій:

27. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Удосконалення функціонування служби внутрішнього аудиту на залізничному транспорті / В. О. Зубенко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. V Міжнар. наук.-практ. конф. (Коктебель, 1–6 червня 2009 р.). – Х., 2009. – С. 54 – 55.

28. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Чинники конкурентоспроможності залізничного транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів [Електронний ресурс] / В. О. Зубенко // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті : матеріали 4-ї Міжнар. наук.-практ. конф. (Судак, 22 – 26 червня 2009р.). – Режим доступу: <http://ekuzt2009.detut.edu.ua/sekcziya-1/64-mzhnarodne-sprvobtnicztvo-zalznichno-galuz.html>. – Назва з екрану.

29. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Дифузність інновацій на підприємствах залізничного транспорту / В. О. Зубенко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. VI Міжнар. наук.-практ. конф. (Коктебель, 2 – 7 червня 2010 р.). – Х., 2010. – С. 264.

30. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Створення сучасної інфраструктури транспортної системи України / В. О. Зубенко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. VII Міжнар. наук.-практ. конф. (Коктебель, 30 трав. – 4 черв. 2011 р.). – Х., 2011. – С. 21.

31. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Умови реалізації концепції стратегічного управління залізничним транспортом України / В. О. Зубенко // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы VI Международ. науч.-практ. конф. (Киев, 12 – 21 декабря 2011 г.). – К. : ГЕТУТ, 2011. – С. 252 – 253.

32. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Стратегічне управління як основа ефективного розвитку залізничного транспорту на етапі його реформування / В. О. Зубенко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. VIII Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 5 – 8 червня 2012 р.). – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – С. 28.

33. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Використання стратегічного управління для розвитку залізничного транспорту України / В. О. Зубенко //

Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте : материалы VII Междунар. науч.–практ. конф. (Киев, 11 – 13 октября 2012 г.). – К. : ГЕТУТ, 2012. – С. 249.

34. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Умови розвитку експорту транспортних послуг / В. О. Зубенко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. IX Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 5 – 7 червня 2013 р.) – Х. : УкрДАЗТ, 2013. – С. 42. – 43.

35. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Зміна концепції управління залізницями України / В. О. Зубенко // Проблеми економіки и управління на железнодорожном транспорте : материалы VIII Междунар. науч.–практ. конф. (Киев, 11 – 13 октября 2013 г.). – К. : ГЕТУТ, 2013. – С. 301 – 302.

36. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Теоретичні основи управління кадровим потенціалом підприємств залізничного транспорту [Електронний ресурс] / В. О. Зубенко // Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно–інвестиційного розвитку : матеріали Всеукраїнської заочної наук.–практ. конф. (Харків, 22 – 25 жовтня 2013 р.). – Харків. – Режим доступу : <http://ekon.uira.edu.ua>. – Назва з екрану.

37. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Стратегічне управління інноваційною діяльністю залізничного транспорту України / В. О. Зубенко // Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання : тези доповідей III Наук.-практ. конф. з міжнародною участю (Харків, 22 листопада 2013 р.). – Х. : Академія внутрішніх військ МВС України, 2013. – С. 99 – 100.

38. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Застосування принципів адаптивності при управлінні залізничним транспортом України / В. О. Зубенко // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : тези доп. IX Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 5 – 7 червня 2014 р.) – Х. : УкрДАЗТ, 2014. – С. 100.

39. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту за рахунок формування стратегічного союзу [Електронний ресурс] / В. О. Зубенко // Управління функціонуванням та розвитком економічних систем в умовах глобальних перетворень : матеріали Міжнар. наук.-практ. інтернет-конференції (Харків, 22 – 25 жовтня 2014 р.). – Х., 2014. – С. 158 – 160. – Режим доступу : <http://ekon.uira.edu.ua>. – Назва з екрану.

40. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Необхідність застосування економічної діагностики при стратегічному управлінні залізничним транспортом / В. О. Зубенко // Проблеми економіки и управління на железнодорожном транспорте : материалы IX Междунар. науч.–практ. конф. (Киев, 17 ноября – 14 декабря 2014 г.). – К. : ГЕТУТ, 2014. – С. 28 – 30.

41. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Особливості реалізації кластер-орієнтованої концепції розвитку / В. О. Зубенко // Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика : тези доп. XI Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 11 – 13 червня 2015 р.). – Х. : УкрДУЗТ, 2015. – С. 83.

42. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Удосконалення класифікації стратегічних змін / В.О. Зубенко // Проблеми економіки транспорту : матеріали XIV Міжнар. наук.-практ. конф. (Дніпропетровськ, 21 – 23 квітня 2016 р.). – Д. : ДНУЗТ, 2016. – С. 87.

43. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Інвестиційне забезпечення залізничного транспорту України / В. О. Зубенко // Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика : тези доп. XII Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 2 – 4 червня 2016 р.). – Х. : УкрДУЗТ, 2016. – С. 51 – 52.

44. Зубенко В. О. (Овчиннікова В. О.) Передумови формування стратегії ощадливого виробництва на підприємствах залізничного транспорту / В. О. Зубенко // Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання : тези доп. VI Наук.-практ. конф. з міжнародною участю (Харків, 17 листопада 2016 р.). – Х. : Академія внутрішніх військ МВС України, 2016. – С. 92 – 95.

45. Овчиннікова В. О. Ключові положення управління стратегічним союзом / В. О. Овчиннікова // Проблеми економіки транспорту : тези доп. XV Міжнар. наук.-практ. конф. (Дніпро, 20 – 21 квітня 2017 р.). – Д. : ДНУЗТ, 2017. – С. 131.

46. Овчиннікова В. О. Ключові аспекти формування комплексної стратегії стратегічного союзу / В.О. Овчиннікова // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті – ЕКУЗТ 2017 : матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 17 – 19 травня 2017 р.). – Х. : Харк. друк. ПЗ, 2017. – С. 174 – 175.

47. Овчиннікова В. О. Державне регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту / В. О. Овчиннікова // Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри та корпоративна логістика : тези доп. XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 8 – 10 червня 2017 р.). – Х. : УкрДУЗТ, 2017. – С. 167 – 170.

АНОТАЦІЯ

Овчиннікова В. О. Теоретико-методологічні аспекти стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2018.

Дисертація присвячена розробленню теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо формування системи стратегічного управління розвитком залізничного транспорту в основу якої покладено комплекс взаємоузгоджених стратегічних дій на всіх рівнях управління галуззю в контексті забезпечення її високоінтелектуального розвитку. Систематизовані проблеми розвитку залізничного транспорту України. Удосконалено підхід щодо проведення SWOT-аналізу діяльності залізничного транспорту. Ідентифіковано етапи становлення стратегічного управління залізничним транспортом та в їх межах систематизовано домінуючі теорії і практичний інструментарій стратегічного управління розвитком залізничного

транспорту. Розроблено концептуальні положення стратегічного управління розвитком залізничного транспорту, в основу яких покладено трирівневу систему стратегічного управління. Сформовано модель стратегічного управління розвитком залізничного транспорту. Запропоновано підхід до державного регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту. Удосконалено теоретичні положення щодо формування механізму державного управління інвестиційними процесами на залізничному транспорті. Розвинуто теоретичні засади державного управління та стимулювання розвитку міжнародного стратегічного співробітництва залізничного транспорту. Розроблено підхід до стратегічного управління міжгалузевим об'єднанням за участю залізничного транспорту. Удосконалено методичний підхід до оцінювання потенціалу забезпечення стратегічних змін на залізничному транспорті. Доповнено інструментарій стратегічного управління розвитком залізничного транспорту за умов міжгалузевої бізнес-співпраці. Визначено теоретико-методологічні засади стратегічного управління виробничим потенціалом залізничного транспорту. Обґрунтовано організаційно-методичне забезпечення формування і реалізації інвестиційної стратегії залізничного транспорту. Запропоновано концепцію стратегічного управління знаннями на залізничному транспорті.

Ключові слова: стратегічне управління, розвиток залізничного транспорту, стратегічні переваги, стратегія, стратегічний бізнес-союз, державне управління, інвестиційна стратегія, виробничий потенціал, компетентнісний розвиток персоналу, інтелектуально-інформаційна інфраструктура.

АННОТАЦІЯ

Овчинникова В. А. Теоретико-методологические аспекты стратегического управления развитием железнодорожного транспорта Украины. – Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2018.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методологических основ, методических подходов и практических рекомендаций относительно формирования системы стратегического управления развитием железнодорожного транспорта в основу которой положен комплекс взаимосогласованных стратегических действий на всех уровнях управления отраслью в контексте обеспечения ее высокоинтеллектуального развития. Систематизированы проблемы развития железнодорожного транспорта Украины. Усовершенствован подход к проведению SWOT-анализа деятельности железнодорожного транспорта. Идентифицированы этапы становления стратегического управления железнодорожным транспортом и в их пределах систематизированы доминирующие теории и практический инструментарий стратегического управления развитием железнодорожного транспорта. Разработаны концептуальные основы стратегического управления развитием железнодорожного транспорта, в основу которых положено трехуровневую систему стратегического управления. Сформирована модель

стратегического управления развитием железнодорожного транспорта. Предложен подход к государственному регулированию стратегического развития железнодорожного транспорта. Усовершенствованы теоретические положения формирования механизма государственного управления инвестиционными процессами на железнодорожном транспорте. Усовершенствованы теоретические основы государственного управления и стимулирования развития международного стратегического сотрудничества железнодорожного транспорта. Разработан подход к стратегическому управлению межотраслевым объединением с участием железнодорожного транспорта. Усовершенствован методический подход к оценке потенциала обеспечения стратегических изменений на железнодорожном транспорте. Дополнен инструментарий стратегического управления развитием железнодорожного транспорта в условиях межотраслевого бизнес-сотрудничества. Определены теоретико-методологические основы стратегического управления производственным потенциалом железнодорожного транспорта. Обосновано организационно-методическое обеспечение формирования и реализации инвестиционной стратегии железнодорожного транспорта. Предложена концепция стратегического управления знаниями на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: стратегическое управление, развитие железнодорожного транспорта, стратегические преимущества, стратегия, стратегический бизнес-союз, государственное управление, инвестиционная стратегия, производственный потенциал, компетентностное развитие персонала, интеллектуально-информационная инфраструктура.

SUMMARY

Ovchynnikova V. O. Theoretical and methodological aspects of strategic management of the development rail transport in Ukraine. – Qualifying scientific work on the rights of manuscripts.

Thesis for a Doctor of Economics degree by specialty 08.00.03 – Economics and Management of National Economy. – Ukrainian State University of Railway Transport of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2018.

The dissertation is devoted to the development of theoretical and methodological principles, methodological approaches and practical recommendations for the formation of a strategic management system for the development of rail transport, which is based on a set of mutually agreed strategic actions at all levels management of the industry in the context of ensuring its high-intellectual development. Systematized problems of railway transport development in Ukraine. The approach to SWOT analysis of rail transport activity, which is based on market types, has been improved, which makes it possible to compare the assessment of external and internal factors for several markets for the transport services and to determine the future strategic actions of the railway industry, based on them on related factors of influence.

The stages of formation strategic management of railway transport have been identified and systematically dominant theories and practical tools of strategic management of railway transport development are systematized. This allowed to substantiate the new approach to the formation of the strategic management system of the domestic railway industry, which is based on the postulates of the functioning intellectual

technologies and contributes to the improvement of the quality of managerial decisions.

The conceptual provisions of strategic management rail transport development, based on the three-tier system of strategic management, including state, inter-industry and corporate levels, are developed. The specifics of the approach, principles and tasks of strategic management of the development rail transport at each and selected levels of management are revealed.

A model of strategic management of rail transport development has been formed, which takes into account the polyvalence of the management system, the organizational-hierarchical structure and components of the potential ensuring the competitiveness of rail transport, and the sequence of formation a complex of strategies and their implementation is revealed.

The approach to state regulation of the strategic development of railway transport, which takes into account the strategic guidelines for the development of the industry, is disclosed, and it reveals the instruments of state support for processes of formation strategic advantages for such components of development as innovation, investment, energy, ecological, social and international components.

The theoretical positions on the formation of the state mechanism management of investment processes in railway transport have been improved, which comprehensively reveal the purpose, methods and instruments of state management of investment activity railways, determine the main participants in the process of investing strategic changes and foresee the creation of the State Agency for Investment Policy in the railway transport of Ukraine.

The theoretical principles of state management and stimulation development of international strategic cooperation of railway transport, which differ from the existing, combination instruments of state support within the framework of regulatory and legal regulation and organizational and resource support for realization strategic changes projects on the railway transport of the country, are developed.

The approach to strategic management of intersectoral associations with the participation of rail transport is developed, which is supplemented with the model of the infrastructure architectonics of the strategic business union, and contains recommendations on the formation and implementation of strategies for cooperation railway transport and other participants of the inter-branch association. The methodical approach to assessing the potential of strategic changes in rail transport is improved, which, unlike existing ones, provides for a phased calculation of the integral indicator, which aggregates estimates of the level investment, innovation, social-intellectual, energy, ecological and international components of the economic potential of rail transport. The toolkit for strategic management of rail transport development in the context of inter-industry business cooperation is supplemented, first, with intelligence-information technologies for managing strategic changes, and secondly, by normative and value-added provisions, which are brought to the Code of inter-branch strategic business cooperation.

The theoretical and methodological principles strategic management of railway production potential are defined, which include proposals for the formation and implementation of an appropriate strategy that is oriented towards ensuring the optimal use of the railway industry's production potential and envisages the implementation of three main strategic alternatives (modernization, conversion and reduction / elimination), the

choice of which occurs on the basis of compliance, efficiency and specialization criteria. The search for and implementation of reserves for increasing the level of use the railroad production potential has been proposed.

Key words: strategic management, development of railway transport, strategic advantages, strategy, strategic business union, public administration, investment strategy, production potential, competence development of personnel, intellectual and information infrastructure.

Овчиннікова Вікторія Олексіївна

**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ СТРАТЕГІЧНОГО
УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано за авторським оригіналом

Відповідальний за випуск

Н.Є. Каличева

Підписано до друку 25.04.2018 р. Формат 60x90/16.
Обсяг 1,9 ум.-друк. арк. Папір офсетний. Друк різнограф.
Наклад 150 прим. Зам. № 107.

Надруковано у центрі оперативної поліграфії ТОВ «Рейтинг».
Свідоцтво про держ. реєстрацію ю.о. А00 № 507350.
61003, м. Харків, пров. Соляниківський, 4.
Тел. (057) 771-00-92, 771-00-96