

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА РИНКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО РУХОМОГО СКЛАДУ

Машинобудування є однією з найважливіших для України галузей, що потребує пріоритетного розвитку. Економічні зв'язки, які сформувалися між машинобудівними підприємствами країн СНД у період планової економіки, зазнали суттєвих трансформацій. Багато машинобудівних підприємств постали перед необхідністю пошуку нових ринків збуту як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. У зв'язку з тим що машинобудівна галузь орієнтована на експорт, її життєздатність, конкурентоспроможність, сталий розвиток важливі для держави в цілому [1, с. 56]. Кризовий стан машинобудівних підприємств характеризується: спадом обсягів виробництва, негативними фінансовими результатами, застарілим обладнанням та технологіями, низькою фінансовою дисципліною, неконкурентоспроможною продукцією, нестачею кваліфікованої робочої сили, стагнаційними процесами, неплатоспроможністю, невідповідністю виробничих потужностей потенціалу ринків збуту [2, с. 92].

Електротехнічне та важке машинобудування України, до якого відноситься виробництво, технічне обслуговування і ремонт залізничного рухомого складу, представляє третій технологічний уклад. Таким чином, потребують наукової розробки заходи зі зміцнення конкурентоспроможності машинобудівних підприємств на ринку [3, с. 56].

Проблеми управління інноваційним розвитком, накладними витратами, конкурентоспроможністю торговельних марок, діловою репутацією, резервами потужності машинобудівних підприємств розглядаються у працях О. Димченко, Л. Захаркіної, О. Майстренко, Т. Мішустіної, А. Рибіної, Г. Сінько. Однак системний підхід до оцінки конкурентоспроможності машинобудівних підприємств і обґрунтування заходів щодо її зміцнення не реалізується. До того ж не врахову-

ється специфіка виробництва, технічного обслуговування і ремонту залізничного рухомого складу.

На сталий розвиток машинобудівних підприємств впливають такі фактори: науково-технологічні, економічні, виробничі, соціально-демографічні, екологічні, інституціональні тощо [4, с. 75]. Виявлення характеру впливу кожної групи факторів на діяльність підприємства створює передумови для визначення конкретних заходів зі зміцнення їх конкурентоспроможності і потребує подальшого дослідження.

Метою статті є оцінка конкурентного середовища у підгалузі машинобудування залізничного рухомого складу на макро- і мікрорівнях, виявлення факторів ризику і обґрунтування заходів, орієнтованих на зміцнення конкурентоспроможності підприємств.

Економічний простір СНД характеризується нерівним розподілом виробничих потужностей та споживачів вагонобудівної продукції. Потенціал українських виробників у вантажному вагонобудуванні складає не менше 45% у загальному обсязі по СНД, а експлуатаційна довжина залізничних колій складає 15%, український парк вантажних вагонів (приватний та державний) складає не більше 15% від загального парку СНД. Суттєвим фактором, який посилює взаємозалежність усіх учасників цього сектору економіки, – ширина колії 1520 мм (руська колія), яка об'єднує країни СНД та відрізняє їх від сусідніх країн Європи, Азії та інших країн світу. Об'єднанню також сприяє загальна система безпеки руху на залізниці та система сертифікації продукції вагонобудування.

У період фінансової кризи 2008-2009 рр. мав місце відкладений попит на залізничний рухомий склад унаслідок його високого зношення і неплатоспроможності по-

тенційних покупців. За підсумками роботи галузі вагонобудування за 2011 р. відзначається збільшення попиту порівняно з 2010 р., унаслідок чого фактична місткість ринку вантажних вагонів країн СНД склала близько 116500 од., що на 28% більше, транспорту соціального призначення – близько 1400 од., що на 9,8% менше. Враховуючи наявність ряду державних програм розвитку залізничного транспорту країн СНД (РФ, Україна, Казахстан, Білорусь) і наявні плани з оновлення рухомого складу, в 2011 р. зросли закупівлі нової залізничної техніки споживачами. Головною причиною цього стало поступове відновлення економік країн СНД, збільшення об'ємів вантажоперевезень і, як наслідок, зростання фінансування закупівель

продукції вагонобудування у переважаючої більшості потенційних покупців вагонної продукції СНД. Більшість вагонобудівних підприємств країн СНД збільшили обсяги виробництва продукції, насамперед напіввагонів, які користуються найбільшим попитом на ринку. У 2011 р. попит на ринку вантажного вагонобудування країн СНД перевершив пропозиції, чому також сприяв дефіцит великого вагонного литва.

Дію факторів, що мають істотний вплив на діяльність підприємств, які займаються виробництвом залізничного рухомого складу, його ремонтом і технічним обслуговуванням, розглянемо на прикладі таких виробників (табл. 1).

Таблиця 1

Характеристика основних видів продукції підприємств, які займаються виробництвом залізничного рухомого складу, його ремонтом і технічним обслуговуванням

Підприємство	Основні види продукції
1. ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	Вантажне вагонобудування (напіввагони, вагони-хопери, універсальні платформи, комбіновані вагони, широкий асортимент запасних частин та комплектуючих до вантажних залізничних вагонів)
	Пасажирське вагонобудування 17 моделей і модифікацій пасажирських вагонів: вагони з місцями для сидіння першого і другого класів, купейні вагони та спальні вагони
	Виробництво вагонів метро
	Виробництво електропотягів (двосистемний електропоїзд)
	Ескалаторобудування
2. ВАТ «Стахановський вагонобудівний завод»	Вантажне вагонобудування (вагони-хопери, вагони-думпкери, напіввагони, платформи)
3. ПАТ «Дніпровагонмаш»	Вантажне вагонобудування (магістральні та промислові напіввагони)
4. ПАТ «Маріупольський завод важкого машинобудування»	Металургійне обладнання та запчастини до нього, вагони вантажні. Підприємство не здійснювало виробничу діяльність. Усі виробничі потужності компанії було передано в оренду ПАТ "Азовзагальмаш", ПАТ "Азовмаш", ПрАТ "Азовелектросталь"
5. ПАТ «Луганськтепловоз»	Локомотиви, мотор-вагонний рухомий склад (магістральні тепловози, електровози змінного і постійного струму, маневрові тепловози, дизель-поїзди (автономної та тепловозної тяги)
6. ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.	Капітальний ремонт електропоїздів для залізниць України, ремонт вузлів та агрегатів, електричних машин, електродвигунів і колісних пар для рухомого складу на лінію, а також виготовлення запасних частин
7. ПАТ «Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів»	Послуги з капітального, капітально-відновлювального ремонту та модернізації всіх типів пасажирських вагонів

На обраному переліку підприємств виробляються усі види залізничного рухомого складу, тому вибірка є репрезентативною, а критична оцінка умов і результатів діяльності вказаних підприємств дозволить виявити проблеми функціонування досліджуваної підгалузі машинобудування. Найбільш вагомими з них є.

1. Неналежне виконання затверджених державних цільових і галузевих програм розвитку залізничної галузі України у частині оновлення залізничного рухомого складу, зокрема недостатні обсяги замовлень від Укрзалізниці.

2. Недостатній рівень конкурентоспроможності продукції. Більшість підгалузей машинобудування в Україні, у тому числі виробництво, технічне обслуговування і ремонт залізничного рухомого складу, переживають період промислової зрілості або спаду, а рівень їх інвестиційної привабливості є середнім. Рівень продукції, що випускається діючими машинобудівними підприємствами, здебільшого не відповідає міжнародним стандартам, що робить її у більшості випадків неконкурентоспроможною порівняно із західними аналогами (ані за якісними, ані за ціновими параметрами) [5, с. 73]. Зокрема, тяговий рухомий склад залізниць за номенклатурою, подібний до продукції українських машинобудівних підприємств, виробляють західноєвропейські та американські фірми. Продукція українських виробників, нижча за технічним рівнем і ціною, є неконкурентоспроможною на розвинених зарубіжних ринках, утім вона відповідає технічному рівню російських аналогів та вимогам ВАТ «РЖД».

3. Зростання конкуренції на внутрішньому і зовнішньому ринках. Ураховуючи існуючі потреби ринку, більшість виробників намагаються конкурувати за рахунок розширення потужностей з виробництва вагонів, в основному напіввагонів. Головним фактором формування цінової політики на вагони є ціни на металопрокат, вагонне литво та комплектуючі. Не виключено, що ціни на вагони будуть збільшуватися й надалі, оскільки на ринку існує дефіцит литва, якого бракує у вільному продажі. Одночасно обсяги виробництва конкретних сталеливарних підпри-

ємств зорієнтовані на певних виробників вагонів. Зростання конкуренції, в умовах якої підприємству може не вистачити ресурсів для збільшення своєї частки на ринку, може негативно позначитися на його операціях та прибутках.

У машинобудуванні традиційним методом конкурентної боротьби є зниження витрат виробництва. Однак у нинішній час нецінові методи конкуренції, пов'язані з підвищенням якості продукції, що виготовляється, є також фундаментальними у механізмі їх функціонування.

Важливим інструментом підвищення конкурентоспроможності підприємства, повернення споживачів, підвищення інвестиційної привабливості підприємства є торгова марка. В Україні у галузі виробництва машин та устаткування торгової марки практично не застосовуються, тому актуальним завданням сьогодні виступає налагодження роботи в цьому напрямку машинобудівних компаній, що займаються виробництвом залізничного рухомого складу, його ремонтом і технічним обслуговуванням – створення та реєстрація торгових марок, бренд-комунікацій, що сприятиме розширенню світових ринків збуту продукції [6, с. 59].

4. Дефіцит оборотних коштів, пов'язаний у першу чергу із заборгованістю держави з податкових платежів. Дебіторська заборгованість, пов'язана з невідшкодуванням суми ПДВ у встановлений законодавством термін, станом на 01.01.2012 р. коливається по підприємствах, які займаються виробництвом залізничного рухомого складу, від 205,9 до 474,6 млн грн (див. рисунок). Це спричиняє погіршення фінансового стану підприємств, призводить до дефіциту в покритті їх витрат.

5. Нестача оборотних коштів становить загрозу у першу чергу своєчасній виплаті заробітної плати, а також може призвести до затримки у сплаті податків та зборів (що нараховуються на фонд оплати праці та утримуються з заробітної плати працівників) які надходять до державного та місцевого бюджетів, Пенсійного та інших державних цільових фондів України.

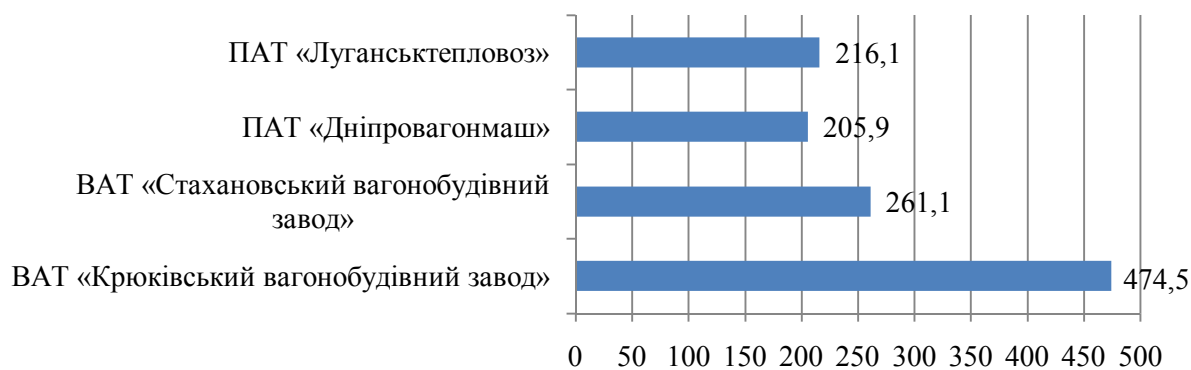


Рисунок. Дебіторська заборгованість держави перед підприємствами по податках станом на 01.01.2012 р., млн грн

6. Високий ступінь залежності підприємств від постачання матеріалів і комплектуючих. Будь-які зміни у складі постачальників (монополізація, конкурентна боротьба, підвищення цін, соціально-політичні події) позначаються на діяльності підприємств, обсягах виробництва, призводять до змін умов їх функціонування. Так, у жовтні 2011 р. була призупинена дія сертифіката РС СФЖТ, виданого ПАТ «Кременчуцький сталеливарний завод» на виробництво литих деталей візка мод.18-100, що призвело до зниження випусків вантажних вагонів підприємствами, залежними від цього постачальника, майже вдвічі. Для зниження негативного впливу вказаного фактора ВАТ «Стахановський вагонобудівний завод» почав закупівлю цих деталей у Чеського заводу «Кутна Хора». Отже, для зменшення ступеня залежності підприємств від постачання матеріалів і комплектуючих підприємства мають здійснювати заходи, спрямовані на диверсифікацію постачальників.

7. Невизначеність регуляторного середовища діяльності підприємств: зміна вимог щодо ліцензування, сертифікації продукції; можливість введення обмежувальних заходів для українських товарів у зв'язку з початком роботи Митного союзу Російської Федерації, Казахстану та Білорусії. Даний фактор ризику можливо зменшити за рахунок диверсифікації виробництва та пошуку нових ринків збуту в інших країнах.

8. Господарські ризики, пов'язані з сертифікацією продукції. Порядок сертифікації або відновлення виданих раніше серти-

фікатів на продукцію включає матеріальні та часові витрати. Протягом часу з моменту прийняття рішення про сертифікацію окремого виду продукції і до одержання сертифіката може змінитися кон'юнктура ринку, а попит на продукцію може зменшитися.

9. Екологічні ризики – ризики, пов'язані зі шкідливим впливом діяльності товариства на навколишнє середовище та застосування заходів впливу з боку державних органів, які здійснюють нагляд у сфері охорони навколишнього середовища. Оскільки підприємства машинобудівної галузі відносяться до екологонебезпечних, то їхня діяльність істотно впливає на гідрохімічний режим експлуатації води, посилює забруднення повітря, погіршує родючість ґрунтів [7, с. 10]. Даний фактор ризику можливо зменшити шляхом удосконалення екологічно безпечних технологій. Такий чинник, як соціальна відповідальність підприємства, також стає важливим інструментом для підвищення ділової репутації машинобудівних підприємств.

Окрім загальних ризиків існують специфічні, притаманні окремим підприємствам. Так, ПАТ «Луганськтепловоз» має високий знос металообробного обладнання (95,06%), значну соціальну напругу в колективі з причини введення з вересня 2010 р. режиму чотириденного робочого тижня, що позначилося на заробітній платі працівників. Суттєву загрозу для діяльності ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.» мають несвоєчасні платежі замовників.

Жорсткість конкурентної боротьби спонукає машинобудівні підприємства до збільшення свого інноваційного потенціалу, який є сукупністю науково-технічних, технологічних, інфраструктурних, фінансових, правових, соціокультурних та інших можли-

востей забезпечити сприйняття й реалізацію нововведень, тобто впровадження інновацій [8, с. 53]. У табл. 2 наведено характеристику інновацій, які реалізують досліджувані підприємства та перспективні плани їх розвитку.

Таблиця 2

Характеристика інновацій і перспективних планів розвитку підприємств

Підприємство	Інновації	Перспективні плани щодо розвитку
1	2	3
1. ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	Вантажні вагони і ходові частини нового покоління з підвищеним осьовим навантаженням; критий вагон; вагони-хопери для перевезення зерна; нові вагони-хопери для перевезення сипких вантажів; двосистемний міжрегіональний потяг; вагони метро з асинхронним тяговим приводом; тунельні і поверхові ескалатори тощо	Нарощування потужностей: з фарбування вагонів, виробництва ескалаторів; забезпечення високого рівня контролю якості продукції; модернізація обладнання; освоєння виробництва нових видів комплектуючих для виробництва основної продукції; розвиток інфраструктури підприємства шляхом реконструкції відповідних систем; реконструкція окремих виробничих ділянок для збалансування потужностей; дооснащення робочих місць комп'ютерною технікою та програмним забезпеченням
2. ВАТ «Становський вагонобудівний завод»	Критий вагон з розсувним кузовом мод. 11-977; заміна технології виготовлення заготовок деталей методом штамповки на технологію виготовлення методом газополум'яної різки з використанням машин термічної різки «Комета»	Розширення номенклатури продукції, що випускається; автоматизація виробничих процесів; впровадження автоматизованої системи управління життєвим циклом продукції; проведення інспекційного контролю системи менеджменту якості на відповідність вимогам ISO 9001:2008
3. ПАТ «Дніпровагонмаш»	Випробування колісних пар безбуксових вузлів та триангилів, виготовлено раму вагон-платформи для великотоннажних контейнерів, створено вагон - платформу для листової сталі, виготовлено два дослідних зразки вагона-хопера критого для зерна та інших харчових вантажів	Розроблено конструкторську документацію на платформу для перевезення слябів моделі 23-4149, розпочато конструкторські роботи зі створення 6-вісного думпкара
4. ПАТ «Луганськ-тепловоз»	Створення двосистемного електровоза як універсального локомотива, який спроможний працювати як на постійному, так і на змінному струмі; розробка і виробництво швидкісних енергозберігаючих приміських поїздів; створення локомотивів підвищеної надійності зі збільшеними міжремонтними пробігами, облаштованими новою системою пожежної сигналізації та системного обліку витрат палива	Створення наукоємної продукції, яка відповідає сучасним вимогам замовника та удосконалення техніки, що експлуатується, у тому числі впровадження сучасних технологій виробництва, які направлені на зниження матеріальних та трудових витрат

1	2	3
5. ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.»	Капітально-відновлювальний ремонт електропоїздів, що відробили понад 28 років (100% підлягають списанню на металобрухт), із продовженням терміну їх експлуатації після ремонту ще на 15 років	Впровадження технології направлення внутрішньої поверхні корпусів букс моторних вагонів з придбанням обладнання для виконання механічної обробки корпусів та проведення часткової реконструкції ділянки для його розміщення; освоєння капітального ремонту електропоїзду серії ЕПЛ9Т №001; впровадження у виробництво технології випробування під навантаженням поглинальних апаратів електропоїздів усіх серій
6. ПАТ «Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів»	Сучасні технології модернізації пасажирських вагонів, захисту металевої поверхні кузова, які дозволяють продовжити термін експлуатації пасажирських вагонів щонайменше на 20 років	Розширення традиційних послуг з ремонту, оновлення залізничного рухомого складу, серійне виробництво вантажних вагонів

Усі досліджувані підприємства, які займаються виробництвом залізничного рухомого складу, його ремонтом і технічним обслуговуванням, за стратегічну мету вказують збільшення завантаження наявних, створення нових і розширення існуючих виробничих потужностей. З одного боку, виробнича потужність враховує особливості ринкового попиту, а з іншого – кінцеві результати формування і використання економічного потенціалу підприємства. Використання наявних резервів виробничих потужностей машинобудівних підприємств слід розглядати як один із найважливіших напрямків ефективного господарювання в умовах ринкових трансформацій [9, с. 47]. У результаті підприємствами досягаються можливості зростання обсягів виробництва продукції, економія інвестиційних коштів, підвищується ефективність господарювання.

Важливим фактором зростання конкурентоспроможності підприємств є освоєння нових типів продукції, модернізація існуючих, а також виробництво спеціалізованого рухомого складу, який не представлений у номенклатурі продукції конкурентів. Зменшення накладних витрат, а також ресурсоемності бізнесу в цілому на підприємствах може бути забезпечено критичною оцінкою іс-

нуючої спеціалізації, баченням «свого» місця у товарно-виробничих ланцюжках, які вже встановлені і продовжують розвиватись, із забезпечення суспільства необхідною продукцією [10, с. 141]

Так, ПАТ «Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів» у 2011 р. перейшов до серійного виробництва вантажних вагонів.

Висновки.

1. Конкурентоспроможність машинобудівних підприємств на ринку залізничного рухомого складу є відносним поняттям залежно від певних ринків, щодо яких воно розглядається. Порівняно з ринками країн СНД вона значно вище, ніж із ринками розвинених країн, що визначається, поміж іншим, шириною колії, яка об'єднує країни СНД та відрізняє їх від сусідніх країн Європи, Азії та інших країн світу.

2. До основних чинників, які негативно позначаються на конкурентоспроможності машинобудівних підприємств на ринку залізничного рухомого складу, слід віднести: невідповідність замовлень від Укрзалізниці обсягам, визначеним галузевими і державними цільовими програмами; недостатній рівень конкурентоспроможності продукції; зростання конкуренції на внутрішньому і

зовнішньому ринках; дефіцит оборотних коштів, пов'язаний у першу чергу із заборгованістю держави з податкових платежів; високий ступінь залежності підприємств від постачання матеріалів і комплектуючих; незначеність регуляторного середовища діяльності підприємств; господарські ризики, пов'язані з сертифікацією продукції; екологічні ризики тощо.

3. До основних заходів зі зміцнення конкурентоспроможності досліджуваних машинобудівних підприємств слід віднести: впровадження інноваційних видів продукції і послуг, інноваційних технологій; найповніше використання наявних резервів виробничих потужностей, створення нових і розширення існуючих; виробництво спеціалізованого рухомого складу, який не представлений у номенклатурі продукції конкурентів; створення корпоративних інформаційних систем ERP – класу.

Перспективи подальших досліджень полягають в обґрунтуванні рекомендацій щодо удосконалення форм і методів розрахунків машинобудівних підприємств із постачальниками товарів, робіт, послуг.

Література

1. Выходец Ю.С. Бизнес-модель внешнеэкономической деятельности компании-посредника на рынке продукции машиностроения / Ю.С. Выходец, В.А. Миронов // Экономика та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2009. – № 4 (8). – С. 55-66.

2. Півень А.Л. Фактори кризового стану підприємств машинобудівної галузі / А.Л. Півень // Экономика та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2009. – № 4 (8). – С. 85-96.

3. Турко Д.О. Аналіз зміни переліку високотехнологічних продуктів та визначення особливостей високотехнологічних галузей України / Д.О. Турко, І.В. Дронова-Вартанян, А.В. Артьомова // Экономика та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2010. – № 2 (10). – С. 51-63.

4. Довгань Л.Є. Сучасні аспекти сталого розвитку машинобудівних підприємств / Л.Є. Довгань, Н.О. Сімченко // Экономика та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2008. – № 3 (3). – С. 71-83.

5. Захаркіна Л.С. Перспективна оцінка технологічних рішень у стратегічному плануванні інноваційного розвитку машинобудівних підприємств України / Л.С. Захаркіна // Экономика та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2010. – № 4 (12). – С. 72-87.

6. Мішустіна Т.С. Конкурентоспроможність торговельних марок машинобудівних підприємств України / Т.С. Мішустіна // Вісник національного технічного університету «ХПІ». – 2012. – № 13. – С. 57-63.

7. Сінько Г.С. Аналіз та оцінка ділової репутації підприємств машинобудівної галузі / Г.С. Сінько, В.П. Божко // Экономика та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2009. – № 4 (8). – С. 5-14.

8. Димченко О.В. Специфіка управління інноваційним розвитком в контексті просторово-мережної взаємозалежності / О.В. Димченко, В.В. Димченко, В.В. Шевчук // Экономика та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2009. – № 2 (6). – С. 46-56.

9. Майстренко О. Економічно допустимі резерви потужності машинобудівних підприємств / О. Майстренко // Економіст. – 2010. – № 9. – С. 46-48.

10. Рибіна А.М. Обґрунтування необхідності ефективного управління накладними витратами машинобудівних підприємств / А.М. Рибіна // Экономика та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2008. – № 2 (2). – С. 139-145.

References

1. Vykhodets, Yu.,S., Mironov, V.,A. (2009) 'Biznes-model' vneshneekonomicheskoy deyatel'nosti kompanii-posrednika na rynke produktsii mashinostroeniya'. Ekonomika ta upravlinnya pidpryyemstvamy mashynobudiv-

noyi haluzi: problemy teorii ta praktyky. 4 (8). pp. 55-66.

2. Piven', A.,L. (2009) 'Faktery kryzovoho stanu pidpryyemstv mashynobudivnoyi haluzi'. Ekonomika ta upravlinnya pidpryyemstvamy mashynobudivnoyi haluzi: problemy teorii ta praktyky. 4 (8). pp. 85-96.

3. Turko, D.,O., Dronova-Vartanyan, I.,V., Art'omova, A.,V. (2010) 'Analiz zminy pereliku vysokotekhnolohichnykh produktiv ta vyznachennya osoblyvostey vysokotekhnolohichnykh haluzey Ukrainy'. Ekonomika ta upravlinnya pidpryyemstvamy mashynobudivnoyi haluzi: problemy teorii ta praktyky. 2 (10). pp. 51-63.

4. Dovhan', L.,Ye., Simchenko, N.,O. (2008) 'Suchasni aspekty staloho rozvytku mashynobudivnykh pidpryyemstv'. Ekonomika ta upravlinnya pidpryyemstvamy mashynobudivnoyi haluzi: problemy teorii ta praktyky. 3 (3). pp. 71-83.

5. Zakharkina, L.,S. (2010) 'Perspektyvna otsinka tekhnolohichnykh rishen' u stratehich-

nomu planuvanni innovatsiynoho rozvytku mashynobudivnykh pidpryyemstv Ukrainy". Ekonomika ta upravlinnya pidpryyemstvamy mashynobudivnoyi haluzi: problemy teorii ta praktyky. 4 (12). pp. 72-87.

6. Mishustina, T.,S. (2012) 'Konkurentospro-mozhnist' torhovel'nykh marok mashynobudivnykh pidpryyemstv Ukrainy". Visnyk natsional'noho tekhnichnoho universytetu «KhPI». 13. pp. 57-63.

7. Sin'ko, H.,S., Bozhko, V.,P. (2009) Analiz ta otsinka dilovoyi reputatsiyi pidpryyemstv mashynobudivnoyi haluzi. Ekonomika ta upravlinnya pidpryyemstvamy mashynobudivnoyi haluzi: problemy teorii ta praktyky. 4 (8). pp. 5-14.

8. Dymchenko, O.,V., Shevchuk, V.,V. (2009) 'Spetsyfika upravlinnya innovatsiynym rozvytkom v konteksti prostorovo-merezhnoyi vzayemozalezhnosti". Ekonomika ta upravlinnya pidpryyemstvamy mashynobudivnoyi haluzi: problemy teorii ta praktyky. 2 (6). pp. 46-56.

Надійшла до редакції 16.03.2012 р.