

Ключевые слова: финансовый контроллинг, предприятие железнодорожного транспорта, методы финансового контроллинга, финансовое моделирование.

Summary. In this article is investigational and possibilities of application of financial design are grounded as to the method of financial controlling in control system by the enterprises of railway transport.

Keywords: financial controlling, railway enterprise, methods of financial controlling, financial design.

Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Тишенінов М.І.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.

УДК 658.589:656.2

ІННОВАЦІЙНИЙ ШЛЯХ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

Корінь М.В., аспірант (УкрДАЗТ)

В статті розглянуто сучасний стан інноваційної діяльності в промисловому та транспортному секторах України та запропоновано створення інноваційної моделі розвитку підприємств транспорту та промисловості за рахунок формування промислово-логістичного парку.

Ключові слова: інноваційна діяльність, модель інноваційного розвитку, технопарк, промислово-логістичний парк.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими і практичними завданнями. Основою сучасних структурних перетворень та індикатором економічної стабільності країн виступає їх здатність до пошуку раціональних напрямків інноваційної політики та стимулювання технологічних змін. Головною задачею сучасних промислових підприємств та підприємств залізничного транспорту є не тільки вибір стратегії, спрямованої на підвищення конкурентоспроможності та забезпечення фінансової стабільності, але й здатність до впровадження прогресивних технологічних надбань, використання існуючого потужного арсеналу знань, в першу чергу, науково-дослідного потенціалу країни. Адже, економічна міць країни та її конкурентні позиції на світовому ринку в більшій мірі визначаються її здатністю до генерації знань та накопиченню інформації в середині країни, впровадженням інноваційних технологій, а перехід України до ринкової економіки вимагає побудови потужної інноваційної системи – каталізатора інноваційного розвитку.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Усвідомлення актуальності та значимості інноваційних змін для економіки України викликає інтерес багатьох вітчизняних науковців. Так, розробці національної інноваційної моделі

розвитку України, оцінюванню та напрямкам мобілізації її інноваційного потенціалу, вивченню проблем інноваційно-технологічного розвитку економіки країни, підвищенню інноваційної активності вітчизняних підприємств та формуванню корпоративних структур в цій сфері присвячені праці: В.Геєця [1], В.Семиноженка [1], Б.Кваснюка[1], А.Гальчинського[2], О.Шнипка [3], І. Бузької [4], А. Пересади [5], В. Євтушевського [6], Б.Патона [7]. Разом з цим, не дивлячись на достатню розробленість питань щодо визначення стратегічних напрямків інноваційного розвитку України, елементів інноваційної інфраструктури, в вітчизняній практиці й досі відсутня дієва інноваційна модель, спроможна в комплексі забезпечити інноваційний розвиток підприємств транспорту та промисловості.

Саме тому, **метою даної статті** є дослідження сучасного стану інноваційної діяльності в промисловому та транспортному секторах країни, розроблення рекомендацій щодо вибору інноваційного шляху розвитку підприємств транспорту та промисловості, який би забезпечив стимулювання зростання інноваційної складової, як одного з найважливіших системних чинників економічного розвитку, формування конкурентних переваг залізничного транспорту та промисловості України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Економічний розвиток будь-якої країни визначається не здатністю останніх забезпечувати найбільші обсяги реалізації високоякісної продукції чи послуг, а спроможністю створити умови для виробництва високотехнологічної, наукоємної з високим рівнем доданої вартості продукції. Результатом таких тенденцій став поділ країн не на бідні та багаті, а на ті, які виробляють товари, проводять видобуток ресурсів, ті, які забезпечують індустріальними технологіями, та ті, які продукують знання, наукоємні та високі технології [8]. За таких умов майбутні перспективи національної економіки та успішність подолання системних кризових явищ в ній, головним чином, залежать саме від рівня розвитку науки, ефективності використання її результатів та здатності продукувати інноваційні технології. Сьогодні лише інноваційно-технологічне переозброєння базових галузей економіки може забезпечити інноваційний прорив та вивести Україну на якісно новий шлях розвитку.

Щодо України, то не дивлячись на достатню увагу до вирішення питань з технологічного переозброєння країни та виведення її з глухого кута, проблеми, які пов'язані зі збільшенням долі наукоємних виробництв, відновленням їх технологічної бази, прискоренням процесу комерціалізації наукових розробок та відкриттів, й досі залишаються наріжним каменем вітчизняної економіки. Саме це коло проблем змусило вчених шукати нові форми організації і фінансування науково-дослідної та науково-виробничої сфери, які б відповідали новим економічним умовам.

Аналіз показав, що такою формою організації можуть стати «технопарки», як найбільш ефективна система, яка відповідає новим державним завданням, умовам дефіциту бюджетних коштів для фінансування науки. Технопарки уже давно довели свою дієздатність в розвинутих країнах, виступаючи основними елементами інноваційної інфраструктури та забезпечуючи функціонування інноваційної моделі національних економік. Так, інноваційна модель економіки США представлена різними формами взаємодії технологічних парків з університетами та державними дослідними центрами: 10% технологічних парків функціонують як самостійні одиниці, 20% - як структурні підрозділи університетів, ще 28% - функціонують на договірній основі з розробниками інноваційних проектів, 38% - у вигляді спільних підприємств та 4% - представляють взаємодію науково-дослідного та виробничого потенціалу на основі державних структур [9]. В Японії практика функціонування технологічних парків підтверджує неабияку роль державного сектору в підтримці наукових досліджень, який не тільки забезпечує діяльність

30% технопарків, але й створює умови для ефективної реалізації механізму пільгового оподаткування суб'єктів інноваційної сфери та стимулювання інноваційної діяльності. Зокрема, податковим законодавством Японії передбачено: 1) звільнення на два роки від оподаткування суб'єктів інноваційної діяльності, які тільки розпочали свою діяльність в сфері наукових розробок; 2) для підприємств, які впроваджують перспективні розробки, передбачається зменшення розміру прибуткового податку до 15%, а підприємствам, які експортують дані розробки, і взагалі до 10%.

Наведені приклади функціонування технологічних парків ще раз засвідчують той факт, що економічну міць країни та її перспективи на світовому ринку визначає саме інноваційна складова економіки, як фундамент економічного розвитку країни. Загальновизнаним в економічно розвинутих країнах є твердження, що більше 80% зростання ВВП пов'язують саме з технологічними нововведеннями, а не з капітальними вкладеннями.

Українські технологічні парки беруть свій початок з 2000 року, прийняттям Закону «Про спеціальний режим інвестиційної та інноваційної діяльності технологічних парків «Напівпровідникові технології та матеріали, оптикоелектронна та сенсорна техніка», «Інститут електрозварювання ім.Є.О.Патона» та «Інститут монокристалів», діяльність яких повинна була стати каркасом інноваційної моделі розвитку економіки України та забезпечити об'єднання наукових досліджень, розробок новітніх технологій з впровадженням у виробництво, сприяючи випуску конкурентоспроможної на внутрішньому та зовнішньому ринках високотехнологічної продукції. Однак, досвід функціонування українських технологічних парків показав не дієвість законодавства в сфері інновацій, адже, передбачені законами обов'язки держави по створенню сучасної інноваційної інфраструктури, яка б забезпечила інтеграцію освіти, науки та виробництва, по фінансуванню та матеріальній підтримці фундаментальних досліджень, впровадженню наукових досягнень, створенню ринку наукової та науково-технічної продукції, а також прогнозуванню тенденцій науково-технічного та інноваційного розвитку країни, залишилися лише «писаним законом» без належного обґрунтування та державної фінансової підтримки [10].

Це призвело до того, що сьогочасний стан промисловості та залізничного транспорту України характеризується низьким рівнем інноваційного розвитку. З одного боку, відсутність взаємозв'язку між наукою та виробництвом в результаті чого наукові розробки, дослідження та винаходи не знаходять свого застосування в виробництві, а, з іншого - не розвинутість елементів інноваційної

інфраструктури та відсутність ефективного механізму, який забезпечував діяльність венчурних фондів і центрів трансферу технологій, державної підтримки закінчених наукових досліджень, створюють цілий комплекс системних проблем, які стримують діяльність щодо забезпечення умов ефективного відтворення, розвитку та використання науково-технічного потенціалу країни, та підлягають негайному вирішенню з метою забезпечення випуску конкурентоспроможної продукції та реалізації транзитного потенціалу України, а саме [11]:

- *в сфері нормативно-правового регулювання інноваційної діяльності*: законодавча база з питань регулювання інноваційної діяльності в Україні є не повною та системно не завершеною. Зокрема, першочерговому вирішенню підлягають питання адаптації українського законодавства відповідно до вимог та норм європейського. Законодавчо не врегульовано залишається проблема науково-технічного співробітництва України, забезпечення прав на об'єкти інтелектуальної власності та стимулювання інноваційної діяльності вітчизняних підприємств. Відсутній ефективний державний механізм регулювання трансферу технологій, механізм державної підтримки в покритті інноваційних ризиків високотехнологічних підприємств та механізм державного замовлення на інноваційну продукцію;

- *в сфері фінансового забезпечення інноваційної діяльності*. Ключовою проблемою в сфері фінансування інноваційних проектів є діючий в Україні механізм пільгового оподаткування за певними пріоритетними напрямками діяльності, який не забезпечує паритетності суб'єктів підприємницької діяльності, порушує умови конкурентної боротьби та є основним джерелом існування корупції в науково-дослідній сфері. Важливим резервом фінансування інноваційного розвитку вітчизняної промисловості та транспорту може стати розширення можливостей та функцій венчурного бізнесу, фонди якого, об'єднуючи кошти зацікавлених інвесторів спрямовуються на підтримку нововведень. В Україні відсутня ефективна система державного замовлення науково-технічної та інноваційно-технологічної продукції на основі державного фінансування та інвестування досліджень, а також стимулювання створення трансферу інноваційних технологій, що є основою інноваційної моделі економіки країни;

- *в питаннях інформаційного забезпечення*. Умовою забезпечення конкурентних позицій підприємств на ринку є не тільки виробництво якісної продукції з мінімальними витратами, але й здатність забезпечити ринок цією продукцією відповідно до сформованих на конкретний час потреб, вчасно відреагувати на зміни зовнішнього

середовища, визначити власні можливості, погрози та перспективи в майбутньому. Однак, існуюча система інформаційного забезпечення вітчизняних підприємств не дозволяє створити умови за яких ці підприємства матимуть можливість своєчасно володіти найточнішою інформацією в сфері світових новітніх знань, ідей та розробок. В зв'язку з цих гостро постає проблема інформаційного забезпечення інноваційного розвитку транспортного та промислового секторів країни, вирішення якої можливе не тільки за рахунок комп'ютеризації, створення комплексної системи технологічного забезпечення, але й шляхом організації комплексних відділів інформаційно-маркетингового обслуговування підприємств транспорту та промисловості.

Низький рівень інноваційної діяльності підприємств транспортного сектору країни демонструє факт незадовільного стану об'єктів транспортної інфраструктури, оскільки складовими її елементами, які на сьогоднішній день закладають основу інноваційного розвитку цих підприємств, виступають лише науково-дослідні та проектно-пошукові інститути, вищі навчальні заклади, які є профільними в цій галузі. Відсутність системного характеру інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту України підтверджує факт наявності ряду проблем в сфері впровадження інновацій в діяльність залізниць, серед яких можна виділити наступні:

- залучення до участі в перевізному процесі значної кількості морально застарілої техніки і технологій, невідповідність стану основних фондів Укрзалізниці експлуатаційним та технічним вимогам європейської транспортної системи;

- невідповідність продукції підприємств залізничного машинобудування останнім досягненням науково-технічного прогресу за якістю, швидкістю, потужністю, вантажопідйомністю, надійністю та екологічністю;

- не належна фінансова (складність процесу залучення держаних коштів та отримання державних гарантій) та інформаційна (відсутність інформаційних центрів, які б забезпечили доступ до інформації щодо сучасних досягнень в галузі залізничної техніки та технології, а також сприяли міжгалузевому та міжнародному співробітництву в цій сфері) підтримка інноваційного розвитку залізничного транспорту;

- законодавча не закріпленість напрямку інноваційного розвитку Укрзалізниці (відсутність нормативно-правових актів та законів, які б визначали стратегічні напрямки інноваційного розвитку в сфері залізничного транспорту);

- не розвинутість сучасної елементної бази, яка б забезпечила виробництво рухомого складу обладнаного комп'ютерними і мікропроцесорними

система керування та діагностування з поліпшеними техніко-економічними показниками;

- наявність розриву між процесом проведення наукових досліджень та розробок і безпосереднім їх впровадженням, експлуатацією в транспортному процесі, що обумовлює виникнення помилок та недолік ще на етапі проектування.

Саме тому, формування механізму забезпечення інноваційної діяльності підприємств Укрзалізниці та вітчизняної промисловості повинно здійснюватись в комплексі національної інноваційної системи створення високотехнологічних виробництв і промислового освоєння результатів науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт. На нашу думку, забезпечити інноваційний розвиток підприємств залізничного транспорту та промисловості України можливо за рахунок формування в межах ПЛС промислово-логістичного парку, як середовища генерування високих технологій.

Промислово-логістичний парк розглядається нами як стійка, добровільно об'єднана форма існуючого потужного науково-технологічного, логістичного та виробничого потенціалів

підприємств транспорту та промисловості, а також висококваліфікованого інтелектуального потенціалів вітчизняних інженерів, конструкторів та інформаційних ресурсів науково-дослідних, проектно-пошукових інститутів, вищих навчальних заклади, профілюючими в цих галузях, діяльність якого спрямована на зростання рівня інноваційної активності підприємств та підвищення конкурентоспроможності транспорту і промисловості, а також технічного переозброєння вітчизняного виробництва та транспортного сектору країни.

Оскільки ПЛП є складовою промислово-логістичної системи, яка є економічною системою, то функціональна структура даного ПЛП буде представлена виробничим, інформаційним, транспортно-логістичним, маркетинговим, інтелектуальним блоками (див.рис. 1) та логістично-інноваційно-інформаційним маркетинговим центром, кожен з яких надає спеціалізований набір послуг та в комплексі забезпечує стимулювання зростання інноваційної спрямованості залізничного транспорту та промисловості України.

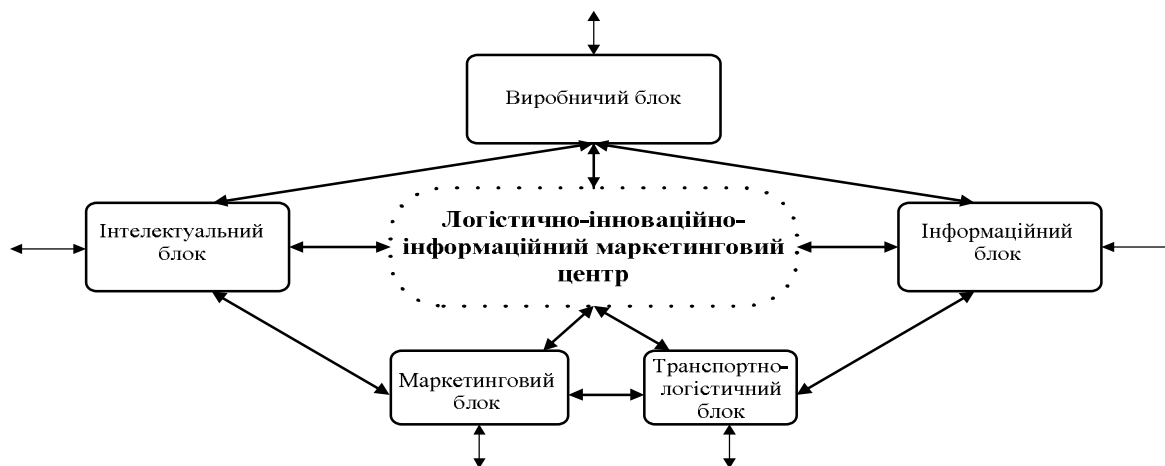


Рисунок 1 – Функціональна структура промислово-логістичного парку

Основним цілями та завданнями, які покладаються на функціонування промислово-логістичного парку є:

- формування і реалізація інноваційної політики держави, науково-технічних проектів, програм інноваційного розвитку економіки, організація та прогнозування науково-технічного розвитку та інноваційної діяльності в Україні;

- створення організаційних, правових, фінансових основ для інтеграції освіти, науки, виробництва, що сприятиме створенню замкнутого кола «фундаментальні дослідження - розробки – впровадження в виробництво»;

- сприяння розвитку інноваційної інфраструктури та поширенню венчурного бізнесу в Україні;

- забезпечення виходу наукових установ та вітчизняних підприємств на міжнародний ринок венчурного капіталу, входження їх в світовий інноваційний простір;

- створення та розвиток механізму комерціалізації і передачі науково-технічних досягнень у промисловість та транспорт;

- підвищення рівня інноваційної активності підприємств залізничного транспорту та промисловості України;

- технічне та технологічне переозброєння вітчизняної промислової бази та впровадження в перевізний процес сучасного рухомого складу, обладнаного комп'ютерними і мікропроцесорними системами керування та діагностування з поліпшеними техніко-економічними показниками;

- організація пошуку та забезпечення доступу до інформації про сучасні досягнення в галузі залізничної техніки та технологій, прискорення процесу отримання та концентрація інформації про можливих партнерів і подальше просування інноваційних розробок на міжнародний ринок;

- розвиток логістичної складової транспортного процесу на основі організації оптимальних схем постачання та транспортування з застосуванням інтермодальних, мультимодальних технологій при мінімальном рівні витрат, що сприятиме підвищенню рівня якості транспортного обслуговування та скороченню транспортної складової в собівартості вітчизняної продукції.

Головною задачею, що обумовлює необхідність створення промислово-логістичного парку, є забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту та промисловості України шляхом створення умов для розвитку наукомістких та високотехнологічних виробництв, ефективного використання потужного інтелектуального потенціалу вітчизняних конструкторських бюро, комерціалізації наукових розробок та випереджаючого логістичного розвитку залізничного транспорту України за рахунок розвитку логістичної інфраструктури і налагодження тісного взаємозв'язку між основними елементами інноваційного розвитку галузі – освітою, наукою та виробництвом. Разом з цим, організація ПЛП, як форми інтеграції транспорту та промисловості, сприятиме й зростанню рівня конкурентоспроможності транспортного та промислового секторів економіки країни за рахунок посилення рівня їх інноваційної спрямованості, реалізації інноваційної політики на залізничному транспорті та підвищенню рівня її привабливості, збільшенню кількості робочих місць та зростанню рівня зайнятості населення, підвищенню обсягів вітчизняного промислового виробництва, а, відповідно, і обсягів перевезень.

Висновок. Таким чином, на нашу думку, забезпечити стимулювання зростання інноваційної складової, як одного з найважливіших системних чинників економічного розвитку, формування конкурентних переваг залізничного транспорту та промисловості України можливо за рахунок формування промислово-логістичного парку, функціонування якого сприятиме підвищенню рівня інноваційної активності промислових підприємств, стабілізації процесу оновлення виробництва, ефективному використанню внутрішніх і залучених зовнішні інвестиції на

інноваційну діяльність та створить умови для формування дієвої інноваційної політики в сфері залізничного транспорту, розвитку сучасної інформаційної інфраструктури та потужних інформаційних ресурсів інноваційної діяльності.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Геєць В.М. Стратегічні виклики XXI століття суспільству та економіці України [Текст]: у 3 т. / [за ред. акад. НАН України В. М. Геєця, акад. НАН України В. Семиноженка, чл.-кор. НАН України Б. Є. Кваснюка]. – К., 2007. – Т. 2 : Інноваційно-технологічний розвиток економіки. – 564 с.
2. Гальчинський А. Україна: наука та інноваційний розвиток [Текст] /А. Гальчинський, В. Геєць, В. Семиноженко. – К. : Наукова думка, 1997. – 66 с.
3. Шнипко О. С. Інноваційний дефолт України: економіко-технологічний контекст : монографія [Текст] /О. С. Шнипко. – К. : Генеза, 2009. – 248 с
4. Бузько І.Р. Стратегічне управління інвестиціями та інноваційна діяльність підприємства : монографія [Текст] / І.Р. Бузько, О.В. Варганова, Г.О. Голубенко. – Луганськ : Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2002. – 176 с.
5. Пересада А.А. Управління інвестиційним процесом [Текст] /А.А.Пересада/ – К. : Вид-во "Лібра", 2002. –472 с.
6. Євтушевський В.А. Управління інноваціями в сучасній організації [Текст] / за ред. В.А. Євтушевського. – К. : Вид-во "Нічлава", 2006. – 359 с.
7. Патон Б. Наука – інноваціям [Текст] / Б. Патон // Наука та інновації. – 2008. – № 5. – С. 19–24.
8. Калитич Г.І. Науково-технологічний та інноваційний розвиток: концепції, моделі, рішення [Текст] / Г.І.Калитич, К.М.Коржавін. – К. : УкрІНТЕІ, 2008. – 268 с.
9. Мешко Н.П. Реалізація інноваційної стратегії розвитку: досвід США [Текст] /Н.П.Мешко // Інвестиції: практика та досвід. – 2008. – № 22. – С. 22 – 26.
10. Симоненко В. К прорыву не готовы [Текст] /В.Симоненко// Газета 2000. Страна. – 2012. – с.В2-В5.
11. Кірдіна О.Г. Інноваційна політика залізничного транспорту: завдання та проблеми [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/VSunU/2011_10_1/Kirdina.pdf

Анотація. В статье рассмотрены современное состояние инновационной деятельности в промышленном и транспортном секторах Украины и предложено создание инновационной модели

развития предприятий транспорта и промышленности за счет формирования промышленно-логистического парка.

Ключевые слова: инновационная деятельность, модель инновационного развития, технопарк, промышленно-логистический парк.

Summary. The paper considers the current state of innovation in the industrial and transport sectors of Ukraine and proposed the creation of innovative models of transport and industry through the formation of industrial and logistics park.

Keywords: innovation, innovation development model, techno, industrial and logistics park.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 338.5:656.2

АНАЛІЗ СТРУКТУРНОЇ ДИНАМІКИ ПРЯМИХ ТА НЕПРЯМИХ ВИТРАТ

Котов А.М., к.е.н., доцент (ХНЕУ)

Стаття присвячена вирішенню проблем аналізу витрат підприємства. Увагу акцентовано на аналізі структурної динаміки прямих та непрямих витрат.

Ключові слова: витрати, аналіз витрат, прямі витрати, непрямі витрати, динаміка витрат.

Постановка проблеми. Головне завдання виробничої діяльності промислового підприємства полягає у створенні вартості, яка задовольняє потреби споживача. Для створення цієї вартості на підприємстві реалізується ланцюг процесів, що потребують певних витрат ресурсів. Розвиток потреб споживачів, посилення конкуренції, техніко-технологічне вдосконалення та багато інших факторів призводить до постійного підвищення складності виробництва, а це неодмінно відображається на обсягах та структурі витрат і визначає ефективність сучасних підприємств. В цих умовах оптимізація витрат та зниження собівартості продукції при зростанні її якості є однією з головних цілей та найважливішим фактором розвитку підприємства і виживання у конкурентній боротьбі. Досягнення цієї мети потребує вдосконалення існуючих методик та прийомів аналізу витрат з урахуванням зростаючої складності та особливостей бізнес-процесів сучасних промислових підприємств, що дозволить своєчасно визначати проблеми та приймати відповідні рішення.

Аналіз досліджень. Питання калькулювання та аналізу собівартості продукції промислових підприємств розглянуті в працях багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених-економістів,

таких як Л.Ф. Аксененко, Н.А. Адамов, Ю.Д. Батрін, М.А. Бахрушина, А.П. Віткалова, К.М. Гаріфуллін, О.В. Грищенко, А.О. Єфремова, Т.П. Карпова, О.Г. Кулакова, М.В. Літвінов, Ю.О. Мішин, В.Д. Новодворський, Л.В. Панферова, Дж. Ріс, Ю.О. Соколов, В.И. Стражев, Д. Фостер, М.Г. Чумаченко, А.Д. Шеремет та ін. Однак підходи цих авторів у сучасних умовах господарювання не повністю вирішують ключову проблему оптимізації витрат при збереженні рівня якості продукції та досягнутих результатів діяльності, тому що існують такі утруднення, як низька якість аналітичних даних, значна кількість інформаційних джерел, недостатня автоматизація аналізу. Вирішення цієї проблеми традиційними способами (аналіз структури та динаміки витрат) суттєво утруднюється без співставлення із динамікою прибутку. Аналіз структурної динаміки витрат у сукупності із динамікою прибутку дозволяє, на основі наявних даних, точніше визначити основні тенденції розвитку підприємства та напрямки зниження собівартості продукції: впровадження нових технологічних процесів із покращеними результатами; виявлення та забезпечення найповнішого використання резервів; забезпечення найповнішого використання напівфабрикатів, комплектуючих, сировини та