

Що стосується впровадження логістичної концепції на підприємстві, то необхідною умовою цього процесу є тісний зв'язок концепції логістики з активною ринковою стратегією. Адже недотримання цього правила часто призводить до того, що сама по собі закупівля сировини, напівфабрикатів, комплектуючих стає мотивом для випуску тієї чи іншої продукції без належного попиту на неї. Проте, у нинішній ринковій ситуації такий підхід до випуску продукції здатний викликати комерційний провал. Безперечно, орієнтація на мінімізацію витрат залишається в силі, але лише за умови знаходження оптимального рівня співвідношення витрат та рентабельності основного і оборотного капіталу, що задіяний у межах ринкової стратегії.

Висновки. Як висновок, можна сказати, що мета логістичної діяльності досягається тоді, коли потрібний товар високої якості, необхідної кількості, у найзручніший для замовника час буде доставлено у зазначене ним місце з мінімальними витратами. Якщо досягти всіх цілей, які переслідуються логістичною концепцією, то підприємство отримає беззаперечний успіх.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / под общ. и науч. редакцией В.И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 976 с.
- 2 Бауэрсокс Д.Дж., Клосс Д.Дж. Логистика. Интегрированная цель поставок. – М.: ЗАО «ОЛИМП-БИЗНЕС», 2001. – С. 29.
- 3 Сивохина Н. М., Родников В. Б., Горбунов Н. Я. Логистика. — М.: ООО «Издательство АСТ» ЗАО «РНК Русанова», 2002. – 178 с.
- 4 Корінь М.В. Логістика та її роль в забезпеченні ефективної діяльності підприємства / М.В. Корінь // Збірник науково-практичних статей «Вісник економіки транспорту і промисловості». – 2011. - Вип. 35. – Х.: УкрДАЗТ. – С. 148-152.
- 5 Семенов Г.А. Эволюция понятия «логистика». Характеристика логистических систем / Г.А. Семенов, М.Г. Гиря // «Держава та регіони». – 2006. – С. 280-289.
- 6 Кальченко А.Г. Логистика: підручник / А.Г. Кальченко. – К.: КНЕУ, 2003. – 284 с.
- 7 Гвилия Н.А., Ефремов А.А. Корпоративная логистика: учебное пособие / Н.А. Гвилия, А.А. Ефремов. – СПб: Изд-во СПбГУЭФ, 2009. – 119 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії д.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 629.477.4:658.7

ІНТЕЛЕКТУАЛЬНО-ВИРОБНИЧА СИСТЕМА В ПРОЦЕСАХ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Озерська Г. В., ст. викладач (ХНУРЕ)

Запропоновано визначення інтелектуально-виробничої системи залізничного транспорту, функціонування якої має бути спрямовано на захист інтересів в сфері інтелектуальної власності, впровадження механізмів трансферу технологій; організацію контролю інтелектуальної власності, яка отримана в результаті науково-технічних програм та проектів ПАТ «Укрзалізниця». Обґрунтовано доцільність створення в структурі управління ПАТ «Укрзалізниця» Центру трансферу і комерціалізації технологій.

Ключові слова: інноваційний потенціал, інноваційний розвиток, трансфер технологій, комерціалізація.

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ СИСТЕМА В ПРОЦЕССАХ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Озерская А. В., ст. преподаватель (ХНУРЕ)

Предложено определение интеллектуально-производственной системы железнодорожного транспорта, функционирование которой должно быть направлено на защиту интересов в сфере интеллектуальной собственности, внедрение механизмов трансфера технологий; организацию контроля интеллектуальной собственности, которая получена в результате научно-технических программ и проектов ПАТ «Укрзалізниця». Обоснована целесообразность создания в структуре управления ПАТ «Укрзалізниця» Центра трансфера и комерціалізації технологій.

Ключевые слова: инновационный потенциал, инновационное развитие, трансфер технологий, комерціалізація.

INTELLIGENT PRODUCTION SYSTEM IN THE PROCESSES OF INNOVATIVE DEVELOPMENT OF THE RAILWAY TRANSPORT

Ozerskaya A. V., Assistant Professor (KhNURE)

The author defines an intelligent production system of the railway transport, whose operation must be aimed at protecting interests in the sphere of intellectual property, introducing mechanisms of technology transfer, organizing intellectual property control that was gained from scientific and technical programs and projects of Ukrzaliznytsia. Viability of creating a Centre of technology transfer and commercialization within the management structure of Ukrzaliznytsia is justified. The main objective set by the authorities of the Railway Transport of Ukraine for the Centre should deal with technology accumulation and promotion in the sphere of the railway transport, innovative process monitoring in the field and providing consulting services as for technology transfer and commercialization. The following factors must become the key to success for the Centre: strong scientific, technological, resources and innovative potential of the railway transport; support from the Railway Transport authorities; concern of state authorities about the processes of innovative development of the railway transport; transparent and reasonable regulations of the activity of the Centre and experienced qualified specialists in technology transfer and commercialization.

Key words: *innovative potential, innovative development, technology transfer, commercialization.*

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Нині посилюється взаємозв'язок залізничного транспорту з розвитком інших галузей національної економіки, які визначають напрями його розвитку, обсяги та якість перевезень. Слід визначити значення і зворотного зв'язку, коли стан залізничного транспорту безпосередньо позначається на соціально-економічних показниках країни. Сьогодні склалася невтішна ситуація, яка характеризується, наприклад, використанням морально застарілих моделей вагонів, локомотивів, колійної техніки, зношеністю колій, застарілістю технологій ремонту тощо. За існуючими експертними оцінками значення зносу рухомого складу складає 80-90% і це небезпечно, в першу чергу, для безпеки перевезень. Існуюча тенденція старіння інвентарного вагонного парку і темпів його оновлення показує, що до 2020 року наявний парк зменшиться більш ніж на 40%. За таких умов впровадження концепції інноваційного розвитку залізничного транспорту забезпечить такий рівень його розвитку, який дозволить задовольняти життєво важливі потреби країни і населення в перевезеннях в умовах стійкого економічного зростання та створити залізничну інфраструктуру, яка відповідає потребам економіки та міжнародним стандартам якості.

Сутність інноваційного підходу на залізничному транспорті складається в активізації інноваційної діяльності, що є двигуном розвитку галузі та самої системи управління, яка пов'язана із залученням різних ресурсів, основними з яких є інвестиції та витрати часу на НДДКР.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. В останній час з'являються багато наукових публікацій, матеріал яких присвячений: збільшенню інноваційної активності залізниць, впровадженню інноваційної моделі на залізничному транспорті, розвитку інноваційної системи тощо. Ці питання цікавлять Аксьонова І. М., Диканя В. Л., Зубенко В. О., Євсєєва С. В., Ільчука В. П., Кірдіної О.Г.,

Костюка М. Д., Ланкового Н., Яновського П. О. [1-8]. Отримані високі наукові результати вище визначеними науковцями безперечно, але потрібно додатково розглянути проблемне питання для залізничного транспорту України – захист інтелектуальної власності, трансфер та комерціалізація технологій.

Мета статті. Обґрунтувати необхідність формування інтелектуально-виробничої системи залізничного транспорту, функціонування якої має бути спрямовано на захист інтересів в сфері інтелектуальної власності, впровадження механізмів трансферу та комерціалізації; організацію контролю інтелектуальної власності, ядром якої має стати Центр трансферу і комерціалізації технологій.

Виклад основного матеріалу дослідження. Інноваційний розвиток економічної системи — це не тільки інноваційний процес, але наявність необхідних для його здійснення ресурсів і умов, які в сукупності утворюють інноваційний потенціал.

Для надання авторського визначення інтелектуально-виробничої системи залізничного транспорту слід звернутися до основних структурних понять – «інтелектуальна система» і «виробнича система».

В даний час прийнято виділяти п'ять основних класів інтелектуальних систем [19]: 1) біологічна інтелектуальна система (в якій реалізується інтелект людини з його функціональному призначенням); 2) організаційна інтелектуальна система (наприклад фірма з функціональним призначенням і участю групи людей в ухваленні стратегічних і оперативних рішень); 3) автоматизована інтелектуальна система – людино-машинна система з функціональним призначенням і переважанням машинного чинника; 4) штучна інтелектуальна система - технічна інтелектуальна система з її функціональним призначенням, виконуюча функції людини (наприклад експертна система, система

ситуаційного управління, розрахункова логічна система по підготовки рішення при планування роботи корпорації, фірми, університеті і т.п.); 5) середовище інтелектуальних систем – інтелектуальна система колективу взаємодіючих між собою за єдиними правилами інтелектуальних систем (наприклад, ринок, електронні торги, інформаційні мережі тощо). Під виробничою системою звичайно розуміється сукупність елементів і зв'язків між ними, направлених на найефективніше здійснення виробничого процесу. Враховуючи це під *інтелектуально-виробничою системою залізничного транспорту* пропонуємо розуміти сукупність ресурсів та процесів, які об'єднуються для реалізації механізмів створення, трансферу та комерціалізації технологій, з метою інтелектуалізації залізничного транспорту та впровадження інноваційно-орієнтованої моделі його розвитку. Слід сказати, що необхідність створення на залізничному транспорті України інтелектуально-виробничої системи підтверджується колом проблем, які мають вирішуватися та стосуються:

- захисту інтересів ПАТ «Укрзалізниця» в сфері інтелектуальної власності, своєчасної реєстрації прав на результати інтелектуальної діяльності, які отримані при реалізації науково-технічних програм та планів науково-технічного розвитку, їх комерціалізації;

- впровадження механізмів трансферу технологій;

- планування, регламентації, нормування та контролю за реалізацією єдиної політики в галузі управління інтелектуальною власністю;

- організації системи обліку та контролю інтелектуальної власності, яка отримана в результаті науково-технічних програм та проектів ПАТ «Укрзалізниця»;

- розробки для затвердження у встановленому порядку та реалізації вимог до науково-технічних програм та проектів, в т.ч. інноваційним;

- організації експертизи інноваційних проектів, які реалізуються на залізничному транспорті України тощо.

Система має об'єднувати процеси розподілу, виробництва, обміну та споживання. В аспекті функціонування інтелектуально-виробничої системи залізничного транспорту об'єктами цих процесів є технології. Відповідно до Закону України «Про державне регулювання діяльності у сфері трансферу технологій», технологія – це результат науково-технічної діяльності, сукупність систематизованих наукових знань, технічних, організаційних та інших рішень про перелік, строк, порядок та послідовність виконання операцій, процесу виробництва та/або реалізації і зберігання продукції, надання послуг [1].

Розвиток і реалізація інноваційного потенціалу залізничного транспорту при формуванні інтелектуально-виробничої системи буде можливий на основі розробки та впровадження комплексу організаційно-економічних інновацій:

- розвиток центрів інтелектуальної власності;

- комерціалізація результатів науково-технічної діяльності як стратегічна конкурентна перевага;

- система трансферу знань і технологій.

Ядром інтелектуально-виробничої системи залізничного транспорту повинен стати Центр трансферу і комерціалізації технологій, який пропонується створити в структурі управління ПАТ «Укрзалізниця». Сьогодні вже реалізуються окремі заходи, що входять в загальну програму заходів щодо реформування залізничного транспорту України. Одна із задач – розроблення і впровадження інноваційних транспортних та логістичних технологій. У зв'язку з цим місія Центру визначається як вирішення задач по підтримці науки, інноваційної інфраструктури та інноваційної діяльності у сфері залізничного транспорту.

Основна задача, яка ставитися керівництвом залізничного транспорту України перед Центром, має стосуватися збору і просування технологій у сфері залізничного транспорту, моніторингу інноваційного процесу в галузі та надання консалтингових послуг з питань трансферу і комерціалізації технологій.

Ринковий фокус Центру трансферу і комерціалізації технологій визначається двома вимірюваннями:

- 1) внутрішній фокус - концентрація на інноваційному, технічному та виробничому потенціалах суб'єктів залізничного транспорту. Центр – це зв'язуюча ланка між науково-дослідними та виробничими суб'єктами залізничного транспорту;

- 2) міжнародний фокус - концентрація на виконанні науково-дослідних і інноваційних проектів в межах довгострокової програми з метою прискорення темпів комерціалізації (на внутрішньому і зовнішньому ринках) наукових та виробничо-технологічних розробок з використанням досвіду міжнародного партнерства.

Висновки. Нині залізничний транспорт України має багато проблем, пов'язаних з забезпеченням інноваційного розвитку. Вони носять фінансовий, організаційний, управлінський та інший характер. В напрямку їх вирішення в структурі управління ПАТ «Укрзалізниця» має бути створений структурний підрозділ, що виконуватиме функції по збору і просуванню технологій у сфері залізничного транспорту, моніторингу інноваційного процесу в галузі та наданню

консалтингових послуг з питань трансферу і комерціалізації технологій. Необхідними «елементами успіху» діяльності Центру трансферу і комерціалізації технологій мають бути:

- наявність сильного науково-технічного, технологічного, ресурсного та інноваційного потенціалів залізничного транспорту, що забезпечує конкурентні переваги;
- підтримка керівництва залізничного транспорту;
- зацікавленість державних органів влади в процесах інноваційного розвитку залізничного транспорту;
- наявність прозорих та обґрунтованих регламентів діяльності Центру;
- наявність підготовлених досвідчених фахівців в питаннях трансферу та комерціалізації та ін.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Аксенов И. М. Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: монография [Текст] // И. М. Аксенов. – К.: Транспорт Украины, 2004. – 284 с.
2. Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія [Текст] / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

3. Евсеев С. В. Проблемы развития транспорта в условиях глобализации мирового хозяйства: автореф. дис. на соискание науч. степени канд. экон. наук: спец. 08.00.01 «Экономическая теория» [Текст] / С. В. Евсеев. — Самара, 2006. — 18 с.

4. Ільчук В. П. Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток [Текст] / В. П. Ільчук. – К. : Логос, 2004. – 381 с.

5. Кірдіна О. Г. Інтеграційні процеси та задачі інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу [Текст] / О. Г. Кірдіна // Вісник ХНАУ – 2010. - № 11. – С. 189-201.

6. Костюк М. Д. Техніко-технологічне забезпечення інтермодальних та інтегрованих перевезень [Текст] / М. Д. Костюк, Ю. В. Дьомін // Залізничний транспорт. – 2009. - № 3. – С. 3-7.

7. Ланковой Н. «ТрансРоссия-2009»: пути выхода из кризиса [Текст] / Н. Ланковой // Магистраль. – 2009. - № 32(1409).- С. 3.

8. Яновський П. О. Сучасні вимоги до перспективних технологій перевезень [Текст] // П. О. Яновський // Залізничний транспорт. – 2009. - № 3. – С. 23-26.

9. Закон «Про державне регулювання діяльності у сфері трансферу технологій [Текст] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). - 2006. - № 45. - ст.434.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії д.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 336.145:656.2(447)

БЮДЖЕТУВАННЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ

Петухова Т. О., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У статті зазначено, що бюджетування є ключовим інструментом управління, яке адаптується під поточні потреби системою управління, впровадження системи бюджетування потребує зміни методів прийняття значної кількості управлінських рішень; наведено завдання бюджетування, розкрито його зв'язок з системою обліку та зауважено, що функціонування бюджетування залежить від ефективної системи обліку витрат; визначено необхідність формування центрів фінансової відповідальності за функціональною ознакою у системі управління економічною діяльністю залізниць на принципах бюджетування; розкрито проблемні аспекти бюджетування та запропонована основа побудови бюджету на підприємствах залізничного комплексу.

Ключові слова: бюджетування, інструмент управління, облік витрат, центри фінансової відповідальності.