

управління знаннями слід віднести: науковості, системності, ситуативності, розуміння та використання психологічних чинників, повноважень і відповідальності, демократичного централізму, інтеграції, розвитку умов і можливостей, забезпечення новизни знань, винагороди за знання, перетворення знань в дію.

Цілями стратегічного управління знаннями на вітчизняному залізничному транспорті слід визначити: розвиток компетенцій персоналу, орієнтованих на реалізацію стратегічних завдань залізничної галузі; створення комплексного інтегрованого інформаційного середовища, що забезпечує підвищення якості бізнес-процесів підприємств залізничного транспорту; реалізація ефективної взаємодії підприємств залізничного транспорту з зацікавленими особами для підвищення іміджу залізничної галузі; формування знаннєвої підсистеми управління економічною безпекою на підприємствах залізничного транспорту.

Список використаних джерел

1. Федулова Л.І. Економіка знань: підручник / Л.І. Федулова. – К.: Інститут економіки прогнозування, 2009. – 600 с.
2. Wiig K. Knowledge Management: An Introduction and Perspective / K. Wiig // Journal of Knowledge Management. – 1997. – Vol.1. – P. 6 – 14.
3. Трофимова Л.А. Управление знаниями : учебное пособие / Л.А. Трофимова, В.В. Трофимов. – СПб. : Изд-во СПбГУЭФ, 2012. – 77 с.
4. Томах В.В. Сутність процесу управління знаннями підприємств промисловості / В.В. Томах // Проблеми економіки. – 2014. – № 2. – С. 161–166.
5. Дикань В.Л. Стратегічне управління: навчальний посібник / В.Л. Дикань, В.О. Зубенко, О.В. Маковоз, І.В. Токмакова, О.В. Шраменко. – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – 272 с.
6. Тищенко О.М. Стратегічне управління : навч. посібн. / О.М. Тищенко, В.О. Могилко, І.А. Дмитрієв. – Х. : ХНАДУ, 2016. – 252 с.
7. Almirall E. Open versus closed innovation: a model of discovery and divergence / E. Almirall, R. Casadesus-Masanell // Academy

of Management Review. – 2010. – V. 35, Issue 1. – P. 27–47.

8. Brabham D.C. Motivations for Participation in a Crowdsourcing Application to Improve Public Engagement in Transit Planning / D.C. Brabham // Journal of Applied Communication Research. – 2012. – Vol. 40, Issue 3. – P. 307-328.

9. Gast A. The social side of strategy / A. Gast, M. Zanini // McKinsey Quarterly. – 2012. – Issue 2. – P. 82-93.

УДК 65.336.532.2

УПРАВЛІННЯ ВИТРАТАМИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА ЗАСАДАХ КОНТРОЛІНГУ: ОБ'ЄКТИВНА НЕОБХІДНІСТЬ ТА КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ

Озерова О.Г., здобувач (ДУІТ)

На даному етапі функціонування підприємств залізничного транспорту описана вище система управління підприємством абсолютно не дієва. Практично основні показники діяльності підприємства залізничного транспорту, які впливають на ефективність його функціонування є «відірваними» один від одного, не утворюють єдиної системи із злагодженим механізмом. Специфіка галузі залізничних перевезень та її стратегічне значення в масштабах країни свідчить про труднощі в процесі управління доходами, у зв'язку з рядом факторів: відсутністю науково-обґрунтованої концепції управління доходам підприємств залізничного транспорту; перехресне субсидювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень при відсутності дієвого компенсаційного механізму з боку держави; неможливість акумулювання доходів для забезпечення відтворювальних процесів; одноцільова спрямованість доходів на покриття виключно експлуатаційних витрат; жорстка система державного регулювання тарифів на перевезення та їх недостатня ринковоорієнтованість; неможливість збалансування доходів та витрат за

відсутності взаємоузгодженої номенклатури; відтік клієнтів на інші види транспорту та як наслідок зниження обсягів вантажоперевезень та пасажироперевезень; непрозорість та складність процесу внутрішнього розподілу та перерозподілу доходів між структурними підрозділами, що не відповідає умовам функціонування підприємства в умовах ринкової економіки. Таким чином, слід відзначити, що система управління доходами підприємств залізничного транспорту на даному етапі є важкокерованою, а отже особливого значення для забезпечення ефективного функціонування транспортних підприємств набуває саме управління витратами [1,с.139]. Отже, об'єктивною необхідністю забезпечення ефективної роботи підприємств залізничного транспорту є впровадження концепції контролінгу, як системного явища (рис. 1).

Контролінг представлений переважно як цілісна система управління діяльністю підприємством, а контролінг витрат розглядається не часто. Проте контролінг

витрат представляє собою нову філософію управління:

А) суперменеджмент, який забезпечує управління майбутнім;

Б) управління управлінням, який забезпечує зв'язок «об'єкт-суб'єкт управління»;

В) оптимізація співвідношення «витрати-результат» при досягненні мети діяльності підприємства;

Г) особлива функція управління, як рефлексія, що знаходиться на більш високому ієрархічному рівні функцій контролю [2,с.75].

Концептуально контролінг витрат знаходиться на стику системи управління та контролінгу, використовуючи однакові інструменти, інформаційну базу тощо, проте, представляє собою окрему систему, яка є інтегрованою у загальну систему контролінгу, що повинна забезпечити виконання наступних функцій: прогнозування та планування, облік, координація, аналіз, мотивація та консалтинг, контроль та моніторинг, інформаційне забезпечення.



Рис. 1 Система управління витратами підприємства залізничного транспорту на засадах контролінгу (запропоновано автором)

Контролінг витрат не потребує розробки нових методів, принципів та інструментів управління, використовуючи набутий інструментарій, проте передбачає їх застосування не ізольовано та періодично, а комплексно та регулярно. Основною перевагою контролінгу витрат є взаємне доповнення інструментів та методів управління, їх постійний вплив на підконтрольні об'єкти з метою не виправлення недоліків, а їх попередження.

Автор вбачає в тому що витрати мають високий ступінь значення в діяльності підприємств залізничного транспорту доцільність інтегрування концепції контролінгу в систему управління витратами підприємств залізничного транспорту.

Список використаних джерел

1. Бойко Є.І. Удосконалення системи управління витратами на підприємствах / Бойко Є.І. // Науковий вісник НЛТУ України. – Л.: 2008. – С. 139
2. Чувашлова М.В. Внедрение контроллинга в систему управления предприятием авиационной промышленности: монография / М.В. Чувашлова. – М.: Издательский дом Академии Естествознания, 2013. – 316 с.

УДК 330.341

РОЛЬ УПРАВЛІННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЮ ВЛАСНІСТЮ В ІННОВАЦІЙНОМУ РОЗВИТКУ

Синіговець О.М., к.е.н., доцент (НТУ«ХП»)

Інноваційна модель розвитку ґрунтується на ефективному використанні інтелектуального потенціалу, масштабному впровадженні результатів інтелектуальної праці, зростанні обсягів обороту інтелектуальної власності, цілеспрямованому та системному відтворенні наукомістких галузей.

Формування ринку інтелектуальної власності, впровадження ефективного механізму комерціалізації інтелектуальної власності і новітніх форм її використання (франчайзингу, лізингових договорів та інш.),

оцінки вартості нематеріальних активів та розвиток інноваційної системи є важливими передумовами інноваційного розвитку. За оцінками внесок доданої вартості утвореної від обігу інтелектуальної власності в ВВП США складає 12%, Німеччині – 7-8%, Фінляндії – 20%. Інтелектуальна власність є основним нематеріальним активом суб'єктів ринку, який включає патентні, авторські і суміжні права, комерційну таємницю. Інтелектуальна власність є основою створення доданої вартості, засобом капіталізації активів підприємств, інвестиційним ресурсом. Сутність відношень власності часто зводиться до монополії використання об'єктів інтелектуальної власності, виключні права на результати інтелектуальної діяльності можуть забезпечувати легальну монополію на різні об'єкти інтелектуальної власності. Антиконтурентні домовленості, обмеження вільної конкуренції визначають нові завади і стримуючі фактори інноваційному розвитку.

Провідною тенденцією на світовому ринку інтелектуальної власності стала оренда інтелектуальної власності. Підприємства інвестують у цю галузь, сприяючи зростанню ринку. Розвиток відбувається шляхом активної участі у міжнародному обміні результатами інтелектуальної діяльності, купівлі-продажу патентів і ліцензій, ноу-хау, інжинірингових послуг, участі спеціалістів у міжнародних науково-практичних конференціях, закордонних відрядженнях, організації міжнародних виставок, ярмарків тощо. Комерціалізація інтелектуальної власності визначається як важлива складова обігу інтелектуального капіталу. Купівля-продаж об'єктів інтелектуальної власності оформляється відповідним договором, який виступає інструментом узгодження інтересів суб'єктів господарювання.

Дієвий ринок об'єктів інтелектуальної власності здатний вивести результати творчої розумової праці у господарський обіг. Ринок інтелектуальної власності визначається, як система економічних відносин між різними суб'єктами господарювання з приводу організації, використання і купівлі-продажу об'єктів інтелектуальної власності і привласнення на цій основі частини необхідного і додаткового прибутку. Інтелектуальна власність у ринковій економіці використовується на основах її