

У сучасній інноваційній сфері спостерігається істотна невідповідність інноваційних пропозицій потребам бізнесу, оскільки розробка значної частини технологічних інновацій в галузі ініціюється не виробниками, а регіональними адміністраціями і федеральними структурами, що не беруть участь в їх безпосередньому використанні. Це викликає необхідність створення ефективного механізму взаємодії розробників продуктивних і технологічних новацій і товаровиробників.

На підприємствах галузі необхідно активізувати процеси створення інновацій, впровадження інновацій в практичну діяльність, поширення інновацій, застосування інноваційних продуктів, послуг або технологій в нових місцях і умовах. Вдосконалення концепції корпоративного управління на підприємствах машинобудування дуже високо. В умовах економічної кризи існує об'єктивна необхідність розробки і практичного застосування інноваційної концепції управління підприємствами машинобудівної галузі, що передбачає корінні зміни організаційних схем управління і економічних стосунків на підприємствах. Розвиток конкурентного середовища в машинобудівній галузі в майбутньому зробить цей сектор економіки більш ефективним, що, у свою чергу, підвищить його інвестиційну привабливість і активізує інноваційні процеси. Розвиток інноваційного бізнесу в машинобудівній галузі можливий на основі залучення інвестицій, використовуваних для реалізації інноваційних проектів по розвитку виробничої бази і організації ефективної системи збуту продукції.

В якості основних цілей вдосконалення управління підприємницькою діяльністю на підприємствах машинобудівної галузі в роботі виділені, по-перше, розробка моделі організації бізнесу машинобудівного підприємства; по-друге, концепція управління бізнесом на рівні регіону; по-третє, формування адаптивної системи управління підприємством машинобудування, що безпосередньо взаємодіє із споживачами, по-четверте, створення у межах системи управління машинобудівним підприємством методичних центрів, яким буде доручений моніторинг, аналіз і розробка інноваційних пропозицій по вдосконаленню форм і методів управління на підприємстві, а також інформаційне забезпечення усіх ланок управління [1]. Управління інноваційними процесами в машинобудуванні повинно здійснюватися на основі функціонування виробничих зв'язків, які має бути створені з метою підвищення якості продукції, для формування добросовісної конкуренції на ринку машинобудування і зміцнення промислової бази України.

Література: 1. Василенко В.А. Менеджмент устійчивого розвитку підприємства: [монографія] / В.А. Василенко. – К. : Центр учеб. лит., 2005. – 648 с. 2. Кудря Я.В. Сучасний стан і шляхи розвитку акціонерних компаній в машинобудуванні України / Я. В. Кудря, Т. О. Жуковська // Актуальні проблеми економіки. – 2008. – № 6 (84). – С. 143 – 157. 3. Пахомова С.В. Аналіз стану машинобудівних підприємств України та можливі стратегії їх розвитку / С.В. Пахомова // Прометей. – 2009. – №2 (29). – С. 155-159.

## **ПРИНЦИПИ ОРГАНІЗАЦІЇ ФІНАНСОВИХ ПОТОКІВ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕНТАБЕЛЬНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЦІ**

*Марценюк Л. В., Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені ак. В. Лазаряна, м. Дніпропетровськ, Україна*

Транспорт – одна з базових галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави та підвищення рівня життя населення.

1. З метою визначення напрямків подальшого розвитку та функціонування транспортного сектора економіки України, розширення міжнародних транспортних зв'язків, ефективного використання транзитного потенціалу країни, впровадження структурних реформ на транспорті, Кабінетом Міністрів України затверджено Програму економічних реформ України на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава». Одним із пріоритетних завдань залізничного транспорту є реформування його системи управління. Реформування залізничного транспорту має на меті побудову нової організаційної

структури управління за вертикально-інтегрованим принципом, який дозволить поліпшити якість наданих послуг і збудувати нові об'єкти інфраструктури для потреб економічного розвитку [1].

В умовах реформування забезпечити рентабельну діяльність з перевезень вантажів можливо за допомогою таких заходів: збільшення обсягів перевезень вантажів за рахунок повернення частини втрачених перевезень від автомобільного транспорту, зважаючи на шкідливий вплив останнього на довкілля та суттєві кошти на утримання його інфраструктури; збільшення обсягів вантажних транзитних перевезень, оскільки Україна прямує до вступу до єдиного транспортного простору Європи за умови адаптації українського законодавства до європейських норм; ліквідації галузевих знижок та впровадження регульованих тарифів, що забезпечать покриття економічно обґрунтованих витрат на інвестиційну складову; зниження витрат на вантажні перевезення за рахунок включення універсальних вагонів іншої власності в інвентарний парк на умовах оренди, що дозволить оптимально управляти всім парком приватних вагонів; зниження витрат на ремонт вантажних вагонів за рахунок раціонального розподілу програми деповського та інших видів ремонту по депо і заводах; спеціалізації вагонних депо за окремими видами ремонту, модернізації їх основних засобів з доведенням їх програми до оптимальної, залежно від кількості ремонтних позицій, відновлення поточного методу ремонту в окремих депо; передачі на приватизацію частини надлишкових ремонтних вагонних депо та переспеціалізації іншої частини в експлуатаційні депо; виділення частини підприємств з ремонту інфраструктури та рухомого складу, обсяги продукції або послуг яких для інших підприємств галузі складають менше 50 відсотків загальних обсягів цих підприємств, як непрофільних активів на приватизацію. Це дозволить значно знизити витрати залізничного транспорту, оскільки ціни цих непрофільних послуг або продукції будуть нижчими, ніж утримання цих активів [2].

Для ефективної роботи залізничної галузі також необхідно запровадити нові принципи організації фінансових потоків та зробити їх якомога прозорішими. Для цього слід:

1. Запровадити прозорість висвітлення інформації про економічний стан структурних підрозділів, що входять до конкретних галузевих господарств. Рекомендується запровадити такі принципи обліку та класифікацію джерел доходів і витрат, які дозволять повністю бачити рентабельність того чи іншого виду діяльності. Надалі на підставі отриманої інформації про існуючий рівень витрат необхідно створити механізм їх зниження.

2. Виконати розподіл обліку за видами діяльності на перевізну та підсобно-допоміжну. У свою чергу, перевізну діяльність необхідно розділити: на вантажні перевезення; пасажирські перевезення у внутрішньодержавному, міждержавному та міжнародному сполученні; пасажирські перевезення в приміському сполученні; експлуатацію та утримання інфраструктури.

3. Відмовитися від механізму «розрахункових цін». Це можливо в разі ліквідації статусу самостійного платника податків на рівні залізниці.

4. Державні ресурси розподіляти так, щоб автомобільний і залізничний транспорт брали участь у витратах на утримання інфраструктури, якою вони користуються, рівною мірою. У той час, коли автомобільний транспорт несе лише мінімальні витрати, пов'язані з будівництвом інфраструктури, залізниці, які змушені самі фінансувати власні капіталовкладення, втрачають свою конкурентну перевагу. Бюджет також повинен переглянути витрати на утримання тих залізничних ліній, які економічно не обґрунтовані. Водночас обсяг і можливість утримання таких ліній потребують ретельної перевірки.

5. В Україні, як і в країнах ЄС, здійснюється державне фінансування розвитку інфраструктури, проте суттєва різниця полягає в тому, що в ЄС залучаються кошти і приватних перевізників, у той час як в Україні підтримка залізничної інфраструктури відбувається лише за державні кошти. Держава має компенсувати Укрзалізниці збитки, пов'язані із забезпеченням соціальних перевезень, однак ці виплати відбуваються далеко не в повних обсягах. Єдиний фінансовий баланс залізниці передбачає покриття збитків від пільгових перевезень за рахунок прибутків від вантажних. Ця система, враховуючи монопольний стан залізниці та з огляду на недофінансування з боку держави, призводить до зниження якості надання послуг залізничного транспорту як для пасажирів, так і для вантажовласників. Наявність перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і діючий механізм розподілу доходів не дозволяють досягти необхідного рівня фінансової прозорості і є бар'єром для вкладання інвестицій у залізничну галузь.

Невідповідність якості послуг залізничного транспорту зростаючим споживчим вимогам та міжнародним стандартам призводить до зниження користування залізничним транспортом з боку іноземних перевізників, які обирають більш привабливі за часом та ціною маршрути транспортування. Тому реформування системи залізничного транспорту сьогодні є об'єктивною необхідністю. Воно є першим кроком на шляху інституційної адаптації залізничного транспорту України до стандартів ЄС, а також застосування прозорих ринкових механізмів для надання можливості приватним компаніям вийти на ринок залізничних перевезень.

Для підвищення інвестиційної привабливості українські залізниці мусять вжити таких заходів: провести реформування залізничного транспорту з урахуванням специфіки його функціонування; підвищити ефективність корпоративного управління; виділити непрофільні активи й провести повну або часткову приватизацію в сегментах галузі, які не є природними монополіями; створити регуляторний орган у сфері залізничного транспорту, який забезпечить справедливий недискримінаційні умови доступу до залізничної інфраструктури та послуг. Регуляторний орган має бути незалежним та апеляційним органом при врегулюванні суперечок щодо дотримання умов недискримінаційного доступу до ринку транспортних послуг.

Після виконання цих заходів для залучення сторонніх інвестицій необхідно: запропонувати приватним інвесторам вкладати кошти у непрофільні підприємства з ремонту інфраструктури та рухомого складу й укласти договори із залізницями на виконання цих робіт на умовах аутсорсингу; створити привабливі умови для вкладання приватних інвестицій у розвиток окремих залізничних ліній та придбання нового рухомого складу.

Література: 1. Програма економічних реформ України на 2010-2014 роки «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава». 2. Бараш Ю. С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку: дис...д-ра екон. наук : 08. 00. 04. / Ю. С. Бараш– Х. : УкрДАЗТ, 2007.

## **ПЕРСОНАЛ ЯК ВИЗНАЧАЛЬНА СКЛАДОВА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА**

*Минчинська І.В., Дерев'янка В.М., Національний університет державної податкової служби України, м. Ірпінь, Україна*

Загально визнано, що в багатьох економічно розвинених країнах індустріальна економіка поступилася місцем постіндустріальній, яку ще називають економікою знань. В сучасних умовах інформація та знання докорінно змінюють умови соціально-економічного розвитку, а отже, і впливають на формування конкурентоспроможності суб'єктів господарювання. На сьогоднішній день можна говорити про наявність тенденції щодо визнання знань як невід'ємного елементу управління, тому підвищення кваліфікації персоналу, набуття нових знань стає важливою умовою забезпечення конкурентоспроможності підприємства.

Якщо питання конкурентоспроможності підприємства або товару в сучасних економічних дослідженнях висвітлені достатньо широко, то питання, пов'язані з впливом персоналу на конкурентоспроможність підприємства, не можна вважати до кінця вирішеними. Більшість дослідників, а саме: Мажар М.А., Жуковський М.О., Сай І.А., Кваша О.С., Богацька Н.М., розглядають персонал лише як один з факторів формування конкурентоспроможності підприємства, не наголошуючи при цьому на його винятковому значенні у забезпеченні конкурентних переваг. Представники ж американського менеджменту – Портер М., Грейсон Дж. К. та О'Делл К. та інші, стверджують, що не заводи, обладнання, виробничі потужності, а саме людський капітал є головним фактором конкурентоспроможності, економічного зростання й ефективності. Серед вітчизняних авторів лише деякі, такі як Гараєв І.М. [1], Славгородська О.Ю. та Щербак В.Г. [5, с. 96] стверджують, що конкурентоспроможність підприємства прямо залежить від якості управління та кваліфікації персоналу.

Роль персоналу підприємства у формуванні його конкурентоспроможності в сучасних умовах значно зросла. Це особливо проявляє себе у сфері послуг, на яку наприкінці ХХ сторіччя