

Keywords: formal institutional influence informal institutional influence, institutional economic sustainability of the enterprise.

УДК 338.47

Т. В. ДАВИДОВА, здобувач, УкрДАЗТ, Харків

ТЕОРЕТИЧНЕ ОБГРУНТУВАННЯ ПРИВАБЛИВОСТІ ІНВЕСТУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті досліджено необхідність інноваційного розвитку залізничного транспорту який займає одне з провідних місць дорожньо-транспортного комплексу. Проаналізовано обсяги та джерела фінансування науково-технічного потенціалу, задля підвищення рівня інноваційності та конкурентоспроможності національної економіки. Розглянуто державні заходи, щодо регулювання інвестиційно-інноваційної діяльності, та обгрунтовано доцільність інвестування інноваційного розвитку залізничного транспорту.

Ключові слова: інвестиції, інновації, фінансування, інвестиційно-інноваційна діяльність, залізничний транспорт.

Вступ. На сьогоднішній день розвиток та глобалізація світової економіки направлені на активізацію зовнішньоекономічних торгівельних відносин, що обумовлює значну роль та місце у забезпеченні конкурентоспроможності національної транспортної системи України, та створення можливостей її інтеграції до європейської та світової транспортної системи. Залізничний транспорт України займає одне з провідних місць серед підприємств транспортно-дорожнього комплексу, оскільки являється інвестиційно привабливою галуззю та має вдале географічне розташування. Але незважаючи на всі ці переваги з точки зору технічних та технологічних питань залізничний транспорт є суб'єктом який потребує модернізації.

З боку держави залізничний транспорт для наближення до стандартів ЄС системи управління, доступу до ринку перевезень та інфраструктури, тарифної політики, вільної конкуренції, ліцензування та інше потребує реформування та інноваційних перетворень. Оскільки інноваційні заходи у такій галузі як залізничний транспорт вимагають чималих асигнувань, то при обмежених державних та власних коштів дуже актуальним стає питання щодо залучення інвестицій.

Аналіз останніх досліджень та літератури. Питання інвестування інноваційної діяльності на залізничному транспорті розглядали такі вчені як Данько М.І., Дикань В.Л., Калініченко Л.Л., Кідріна О.Г., Якименко Н.В. Жаворонкова Г.В., Садловська І.П., Базавлук А.В. Як показує аналіз наукової літератури з даної проблеми, залізничний транспорт має значний потенціал для розвитку інноваційної діяльності за умов проведення ефективної державної політики та залучення інвестиційних коштів.

Мета досліджень, постановка проблеми. Дослідження необхідності інноваційного розвитку залізничного транспорту який займає одне з провідних місць дорожньо-транспортного комплексу. Аналіз обсягів та джерел фінансування науково-технічного потенціалу, задля підвищення рівня інноваційності та конкурентоспроможності національної економіки. Розгляд державних заходів, щодо регулювання інвестиційно-інноваційної діяльності, та обґрунтування доцільності інвестування інноваційного розвитку залізничного транспорту.

Матеріали досліджень. В сучасних економічних умовах стратегічний розвиток підприємств визначається характером інноваційної діяльності та рівнем її активності. Утім незважаючи на високий інноваційний потенціал, інноваційні заходи впроваджуються стримано.

Так у 2011 році порівняно з 2010 роком кількість підприємств, що витрачали кошти на інноваційну діяльність, зросла на 20%.

Основним джерелом фінансування інноваційної діяльності були власні кошти підприємства (таблиця 1), а також кредити та державна підтримка.[1, С. 173, С. 258, С. 260]

Таблиця 1 Джерела фінансування інноваційної діяльності

Джерела фінансування	2010 рік	2011 рік	У % до попереднього періоду
Власні кошти підприємства, млрд. грн.	4,8	7,6	158,33
Кредити, млн.грн.	626,1	5489,5	876,78
Кошти іноземних інвесторів, млн.грн.	2411,4	56,9	2,36
Кошти вітчизняних інвесторів, млн.грн.	31,0	45,4	146,45
Державна підтримка, млн.грн.	92,7	161,4	174,11

За даними обстеження інноваційної діяльності за період 2008 -2010 роки підприємствами транспорту та зв'язку було реалізовано інноваційної продукції за видами новизни у 2010 році (у % до загального обсягу реалізованої продукції, товарів, послуг) [1, С. 173]:

- частка реалізованих товарів та послуг, які були новими на ринку 14,7%;
- частка реалізованих товарів та послуг, які були новими для підприємства 30%;
- частка реалізованих товарів та послуг, які були не зміненими або лише поверхнево модифікованими 55,2%.

Такі показники свідчать про те, що нажаль в Україні, на відміну від розвинутих країн ще не створено національну інноваційну систему.

Державне регулювання фінансування інноваційного розвитку знайшло відображення у постанові Кабінету Міністрів України від 14.05.2008р. №447

Державна цільова економічна програма «Створення в Україні інноваційної інфраструктури» на 2009–2013 роки.

Програма розрахована на створення в Україні інноваційної інфраструктури, здатної забезпечити ефективне використання вітчизняного науково-технічного потенціалу, підвищення рівня інноваційності та конкурентоспроможності національної економіки.

Фінансування програми передбачається здійснювати за рахунок державних та місцевих бюджетів, а також передбачається залучення інвестицій підприємств. В цілому планується фінансування даної програми в розмірі 257 млн. грн. (таблиця 2).

Таблиця 2. Прогнозні обсяги та джерела фінансування.[2]

Джерела фінансування	Обсяг фінансування, млн.грн	У тому числі за роками				
		2009	2010	2011	2012	2013
Державний бюджет	103,92			20,38	40,17	43,37
Місцеві бюджети	79,4	5,6	4,55	6,88	30,47	31,9
Інші джерела	73,68			15,98	17,9	39,8
Усього	257,0	5,6	4,55	43,24	88,54	115,07

Посилення інноваційної складової у проектах розвитку транспортно-дорожнього комплексу є одним із напрямів «Транспортної стратегії України на період до 2020 р.» [3] реалізація якої дасть змогу: модернізувати транспортну систему та підвищити ефективність її функціонування; збільшити пропускну спроможність транспортної мережі; підвищити рівень безпеки на транспорті; прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використати транзитний потенціал держави [4].

Пріоритетні завдання інноваційного розвитку залізничного транспорту знайшли своє відображення в Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [5]:

- оновлення і модернізація основних фондів, насамперед рухомого складу: підвищення продуктивності роботи рухомого складу, подовження термінів його експлуатації;
- застосування ресурсозберігаючих технологій, технічного обслуговування і ремонту інфраструктури та рухомого складу;
- впровадження технологій перевізного процесу, орієнтованих на високу якість транспортних послуг і зниження ресурсоємності перевезень;
- організацію системи комплексного транспортного обслуговування, що базується на широкому застосуванні сучасних засобів інформатизації, створення

та розвиток з цією метою національних систем керування пасажирськими та вантажними перевезеннями;

- розвиток взаємодії різних видів транспорту через впровадження комбінованих перевезень, інформаційних та логістичних технологій;
- приведення у відповідність до європейських стандартів та розвиток міжнародних транспортних коридорів;
- організацію швидкісного пасажирського руху.

Деякі заходи цієї програми в теперішній час вже реалізовані на практиці.

1) Оновлення на новій технологічній основі загального парку вантажних і пасажирських вагонів, локомотивів та залізничної інфраструктури. Фізична зношеність основних фондів залізничної галузі становить понад 80 %, у т. ч. тягового рухомого складу – 94,2 %, вантажних вагонів – 88,2 %, колійного господарства [4, 6].

2) Відповідно до Концепції Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2008-2015 р.у 2010 р. між Південною залізницею та Hyundai Corporation підписано контракт щодо закупівлі 10 міжрегіональних двосистемних електропоїздів виробництва Hyundai Rotem у дев'ятивагонній комплектації [4, 7].

3) Створюється нова система управління рухом поїздів, що пов'язано з формуванням нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. [4, 8].

Незважаючи на те, що залізничний транспорт й надалі являється базовою галуззю національної економіки, який забезпечує транспортно-економічні зв'язки і потребу населення у перевезеннях, він досі являється не дуже привабливим, а в деяких заходах – ризикованим для приватних та іноземних інвесторів які вкладають кошти в розвиток інноваційної діяльності.

Серед факторів, які визначають низьку інвестиційну привабливість інноваційної сфери, в першу чергу, треба відзначити несприятливий для інноваційної діяльності інвестиційний клімат, причини якого в:

- недосконалості державного регулювання інноваційної сфери та законодавчої бази;
- нестійкому розвитку виробництва і конкурентоспроможності вітчизняних підприємств;
- відсутності підтримки малого інноваційного підприємництва;
- відсутності пільгового кредитування інноваційної сфери;
- високій ризикованості та низькій ефективності капіталовкладень.

Висновки. Таким чином ми можемо зробити наступні висновки, що залізничний транспорт являється інвестиційно привабливою галуззю економіки.

Втім інвестиційна стратегія держави щодо підтримки інноваційного розвитку одного з конкурентоспроможних видів транспорту повинна бути націлена на:

- розробку державних програм інноваційного розвитку;
- формування національної науково-технічної еліти;
- залучення до розробки інноваційних проектів прогресивно думуючої молоді з гарною базовою освітою;
- аналіз світових інноваційних впроваджень;
- врахування більш пріоритетних напрямків інвестування інноваційних програм;
- створення умов для залучення приватних та іноземних інвестицій (захист прав інвесторів, пільги);
- розгляд інститутів спільного інвестування;
- врахування соціальної направленості інвестицій.

Список літератури: 1. Статистичний збірник «Наукова та інноваційна діяльність в Україні». Київ./ДП «Інформаційно – видавничий центр Держстату України» 2012 С.305 2. Постанова Кабінету Міністрів України від 14.05.2008р. №447 Про затвердження Державної цільової економічної програми «Створення в Україні інноваційної інфраструктури» на 2009–2013 роки. 3. Розпорядження КМУ від 20.10.2010 № 2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 р.» [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%84> 4. Собкевич О. В., Михайличенко К. М., Ємельянова О. Ю. Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України [Електронний ресурс]: Національний інститут стратегічних досліджень при президентові України./ Собкевич О.В., Михайличенко К. М., Ємельянова О.Ю. Режим доступу: http://www.niss.gov.ua/articles/1303/#_ftnref3 – Назва з екрану 5. Данько.М.І., Дикань В.Л., Калініченко Л.Л. Підвищення інвестиційно-інноваційного потенціалу промислових підприємств залізничного транспорту в умовах інтеграційних процесів: монографія / М. І. Данько, В. Л. Дикань, Л. Л. Калініченко. – Х.: УкрДАЗТ, 2010. – 167 с. 6. Постанова КМУ «Про затвердження Програми оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 рр.» від 01.08.2011 р. № 840 // ВРУ – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/840-2011-%D0%BF>. 7. Розпорядження КМУ «Про схвалення Концепції Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 рр.» № 979-р від 31.12.2004 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ua-info.biz/legal/baseut/ua-smppest.htm>. 8. Постанова КМУ «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр.» від 16.12.2009 р. N 1390 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.

Надійшла до редколегії 15.09.2013

УДК 338.47

Теоретичне обґрунтування привабливості інвестування інноваційного розвитку залізничного транспорту / Давидова Т. В. // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Актуальні проблеми управління та фінансово-господарської діяльності підприємства – Харків: НТУ «ХПІ». – 2013. – № 50(1023). – С. 24–29. – Бібліогр.: 8 назв.

В статье исследуется необходимость инновационного развития железнодорожного транспорта который занимает одно из ведущих мест дорожно-транспортного комплекса. Проанализировано объёмы и источники финансирования научно-технического потенциала, для повышения уровня инновационности и конкурентоспособности национальной экономики. Рассмотрены государственные мероприятия регулирующие инвестиционно-инновационную деятельность, и обоснована целесообразность инвестирования инновационного развития железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: инвестиции, инновации, финансирование, инвестиционно-инновационная деятельность, железнодорожный транспорт.

The article covers the problem of the innovative development needed for the railway transport that occupies one of the leading positions in the transport system. The total volume and sources of investing the scientific and technical potential have been analyzed to increase the levels of innovation and competitiveness of the national economy. The government measures to regulate the investment and innovation activities have been studied, and the relevance of investing the innovative development of the railway transport has been grounded.

Keywords: investments, innovation, funding, investment and innovation activities, railway transport.

УДК 338.27

Т. А. ДЕМЧЕНКО, канд. екон. наук, доц., УДПУ ім. П. Тичини, Умань

ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ АКЦІОНЕРНИМ ТОВАРИСТВОМ

У статті обґрунтовано необхідність використання методів економічного аналізу, зокрема економіко-математичного моделювання для ефективної оцінки господарської діяльності акціонерних товариств. Виявлена нагальна потреба врахування особливостей застосування економічного аналізу в системі управління підприємством.

Ключові слова: оцінка, методика, економічний аналіз, економічні явища, процеси, економіко-математичне моделювання.

Вступ. Важливим чинником використання економічного аналізу в системі управління є оцінка й ідентифікація внутрішніх проблем акціонерного товариства для підготовки, обґрунтування, прийняття різних управлінських рішень, у тому числі в сферах: розвитку підприємства, виходу з кризи, переходу до процедур банкрутства, купівлі-продажу бізнесу або пакету акцій, залучення інвестицій. Це реалізується за допомогою: визначення фінансово-економічного стану підприємства; виявлення змін у фінансово-економічному стані в просторово-часовому розрізі; встановлення основних факторів, що викликають зміни у господарській діяльності підприємства за допомогою моделювання; прогнозування основних тенденцій фінансово-господарської діяльності підприємства.

Аналіз основних досягнень і літератури. У зарубіжній і вітчизняній літературі приділяється значна увага економічному аналізу фінансово-господарської діяльності промислових підприємств. Так, ці питання розглядалися у працях таких вчених, як Баканов М. [1], Бернстайн Л. [2], М.А. Вахрушина [3], Ковальов В. [5], Мних Є. [7], Стоун Д. і Хітчинг К. [7], М.Г. Чумаченко [4] та інші. Проте, незважаючи на глибину досліджень, що проводяться, проблеми оптимального вибору і використання економічних показників діяльності підприємства, особливостей взаємозв'язків об'єктів економічного аналізу залишається недостатньо вивченою.

Мета дослідження, постановка проблеми. Метою дослідження є визначення особливостей використання методів економічного аналізу, зокрема економіко-математичного моделювання в системі управління акціонерним