

розробляються і впроваджуються сучасні моделі. Сучасна модель передбачає втілення відкритих інновацій, де приймають участь сторонні організації в процесі створення кінцевого інноваційного продукту, в межах моделі реалізується взаємодія потрійної спіралі між владою, наукою та бізнесом. Зараз удосконалюється і ця модель, розробляється модель відкритих інновацій на основі чотирьох спіралей: влада, наука, громадянське суспільство і бізнес, в межах якої головним елементом стає не кластер, а інноваційна екосистема, в якій задіяна велика кількість учасників і яка є занадто великою для захоплення однією структурою. Для переходу до моделі відкритих інновацій створюються відповідні умови інтенсивного обміну інформацією. Але ж відзначається, що така система скоріше може бути реалізована в загальному інформаційному просторі.

На сучасному етапі розвитку визнана провідна роль науки в забезпеченні стійкого розвитку, але ж і суттєво змінюється система організації науки, впроваджуються відкрита наука, відкриті інновації, розробляється стратегія розумної спеціалізації, створюються великі дослідні інфраструктури, формуються можливості участі в дослідному і інноваційному просторі. Міжнародна відкритість дає доступ до нових технологій, фінансових активів, перевагою інноваційного розвитку в Єврозоні та США є їх інтенсивний двосторонній обмін дослідженнями та розробками.

Але ж наука в Україні не займає належної ролі в баченні майбутнього і практичній діяльності. В 2015 році на фінансування науки із всіх джерел планувалося до 0,5% ВВП, загальна сума фінансування науки в Україні – менш ніж 5 млрд. грн., з державної казни – 0,2% ВВП, раніше фінансування науки з державного бюджету здійснюється на рівні 0,3% ВВП. В той час, як нормою фінансування науки для країн Європейського Союзу є 3% ВВП, для Ізраїлю і Швеції 4% ВВП. Найбільш ресурсомістким вважається етап підготовки та освоєння виробництва, але ж за результатами досліджень збільшення питомої ваги витрат на пошукові роботи веде до збільшення ефективності нової техніки більшими темпами, тоді слід забезпечити обґрунтований вибір розподілу інноваційних

витрат між етапами створення та поширення інновації.

Недооцінена також роль інтелектуальної власності, частка нематеріальних активів в собівартості продукції лише 0,5-2%. Інтелектуальна власність слід розглядати теж як важливу складову інноваційного розвитку, існує потреба створення прозорого ринку об'єктів інтелектуальної власності, обліку нематеріальних активів у вартості підприємств, розробки відповідних механізмів захисту прав інтелектуальної власності.

Для формування передумов реалізації відкритих інновацій необхідна відповідна взаємодія науки та бізнесу, інтенсивний обмін інформацією, доступ до міжнародних ринків, інновацій міжнародних кластерів. Необхідно оцінювати внесок інноваційної активності підприємств в підвищення життєвого рівня за показниками продуктивності. Ще є необхідність створення накопичення ефекту від інновацій з тим, щоб сформувати його відображення в підвищенні продуктивності. Втілені інновації забезпечать належний вплив на зростання продуктивності праці, підвищення доходів. Таким чином, інноваційна активність повинна бути для підприємств їх ціленаправленою та організованою діяльністю.

УДК 658.5:656.2003.1

СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Соломніков І.В., аспірант (УкрДУЗТ)

Ефективне функціонування підприємств залізничного транспорту України відіграє важливу роль у створенні умов для модернізації, переходу на інноваційний шлях розвитку і стійкого зростання залізничного транспорту та економіки в цілому, сприяє створенню умов для забезпечення конкурентоспроможності України в світовій економічній системі. Від ефективності розвитку підприємств залізничного транспорту залежать не тільки перспективи

подальшого соціально-економічного розвитку, але також можливості держави ефективно виконувати такі найважливіші функції, як захист національного суверенітету і безпеки країни, забезпечення потреби громадян у перевезеннях, створення умов для соціально-економічного розвитку регіонів. Їх стан та якість обумовлено сучасним рівнем техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту, який представляє собою процес формування та вдосконалення техніко-технологічного рівня підприємства, орієнтований на підвищення ефективності виробництва та прогресивність розвитку. Він повинен охоплювати різні форми, стадії розвитку виробництва, які характеризують, з одного боку, техніко-технологічну базу підприємства, заходи з її підтримання на належному рівні та оцінку техніко-технологічного рівня виробництва, а з іншого — безпосередній розвиток шляхом удосконалення та нарощування.

Сучасний техніко-технологічний рівень підприємств залізничного транспорту характеризується високим рівнем зносу основних фондів, використанням неефективного механізму відтворення основних виробничих фондів, відсутністю інноваційних технологій та зразків рухомого складу, низькою якістю ремонтних робіт та проектів капітального будівництва, незадовільним станом об'єктів колійного господарства, застарілістю технологій виконання колійних робіт, експлуатаційною несумісністю з залізницями європейських країн, застарілістю існуючих телекомунікаційних мереж та систем зв'язку, складністю експлуатації зразків закордонної техніки через відмінність в технічних характеристиках, високою енерго- та матеріалоемістю транспортного процесу, обмеженістю швидкістю руху через невідповідний стан інфраструктури. Першочерговими в вирішенні зазначених проблем є визначення пріоритетів техніко-технологічного розвитку підприємств залізничного транспорту.

Слід зазначити, що техніко-технологічний розвиток підприємств залізничного транспорту повинен здійснюватися на основі інтеграції процесів розвитку науки, техніки, технології, інноваційних процесів, що дозволить

забезпечити внутрішню єдність, координацію та узгодженість діяльності всіх бізнес структур підприємств залізничного транспорту. До стратегічних пріоритетів розвитку підприємств пропонуємо віднести:

- розвиток інноваційної транспортно-логістичних систем в єдиному транспортному просторі на основі клієнтоорієнтованості;

- підвищення рівня безпеки виробничих процесів, експлуатаційної готовності та надійності технічних засобів;

- розробка та впровадження інтелектуальних систем управління перевізним процесом на основі безпечних автоматизованих систем управління технологічним процесом (АСУ ТП) за рахунок інтегрованої оцінки функціональної, інформаційної та інших аспектів безпеки і на всіх етапах життєвого циклу систем.

- розробка і впровадження технічних засобів і технологій організації високошвидкісного і швидкісного пасажирського, великовагового руху в вантажному повідомленні при забезпеченні оптимальної взаємодії рухомого складу і елементів інфраструктури;

- розвиток і обслуговування інфраструктури та рухомого складу на основі впровадження високопродуктивних машин і обладнання, інноваційних систем діагностики і моніторингу;

- впровадження інноваційних матеріалів, конструкцій, технічних систем;

- розробка нормативної бази в галузі стандартизації та технічного регулювання для стимулювання імпортозаміщення та закупівлі інноваційної високотехнологічної продукції;

- підвищення енергетичної ефективності основної діяльності та зниження енергоемності перевізного процесу;

- науково-технічне забезпечення заходів щодо поліпшення показників природоохоронної діяльності;

- розвиток і впровадження залізничної електрозв'язку на базі інноваційних телекомунікаційних рішень та обладнання;

- організація практичного застосування фундаментальних і прикладних досліджень з метою розробки інноваційних послуг, технологій і технічних засобів;

- зниження територіальних диспропорцій у розвитку інфраструктури залізничного транспорту, поліпшення

транспортної забезпеченості регіонів і розвитку пропускних спроможностей залізничних ліній, розвиток високошвидкісного руху;

- впровадження інноваційно-інвестиційних механізмів техніко-технологічного оновлення підприємств залізничного транспорту;

- розвиток системи управління якістю.

Інтеграція пріоритетів розвитку науки, техніки, технології та інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту дозволять поєднати в єдину науково-технічну політику проекти та заходи техніко-технологічного розвитку, що в свою чергу, сприятиме підвищенню ефективності функціонування залізничного транспорту та його спроможності забезпечити реалізацію своїх основних функцій.

УДК 658.5

СУЧАСНІ ПИТАННЯ ОПТИМІЗАЦІЇ КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВА

*Стешенко О.Д., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)*

Сучасні умови господарювання гостро поставили питання щодо процесу оптимізації структури капіталу, що є своєрідним віддзеркаленням усіх тих економічних перетворень, які тривають у вітчизняній економіці. Це обумовлено тим, що капітал є основою створення і функціонування будь-якого суб'єкта господарювання, тому своєчасне коригування його структурних елементів суттєво підвищує рівень фінансової стійкості підприємства, зокрема рентабельності власного капіталу. Саме тому проблема формування раціональної структури капіталу набуває особливої актуальності з точки зору ефективності діяльності підприємства.

Як відомо, підприємство, що використовує тільки власний капітал, який є одночасно важливим критерієм у його фінансових взаємовідносинах з усіма учасниками ринку, має максимальну фінансову стійкість і незалежність від

зовнішніх джерел фінансування. Проте це обмежує темпи його розвитку у майбутньому, оскільки відмовившись від залученого капіталу в період сприятливої ринкової кон'юнктури, підприємство позбувається додаткового джерела фінансування приросту активів (майна). Зазвичай підприємство, що використовує залучені кошти у формі банківських кредитів, має вищий фінансовий потенціал для свого економічного зростання й можливості значного збільшення результативних показників. Однак значне збільшення частки залучених коштів у пасиві балансу автоматично призводить до зростання витрат з обслуговуванням боргових зобов'язань, збільшує ймовірність неспроможності сплати відсотків та основної суми боргу, знижує в цілому фінансову еластичність підприємства. Таке підприємство генерує значний фінансовий ризик і загрозу банкрутства.

У зв'язку із цим, одним з основних завдань фінансових аналітиків є здійснення оптимізації залучення позикових коштів, що призводить до можливості підвищити рентабельність власного капіталу. У теорії фінансового менеджменту таке збільшення цього показника відоме як ефект фінансового важеля (левериджу).

В абсолютному розумінні леверидж означає невелику силу, важіль, за допомогою якого надається можливість переміщувати досить значні предмети. Стосовно його економічного змісту, то леверидж — це важіль, при незначному посиленні якого можливо суттєво змінити результати фінансово-господарської діяльності підприємства.

Процес оптимізації структури позикового капіталу повинен здійснюватися за допомогою двох основних критеріїв: орієнтація на існуючу структуру позикового капіталу, а також за критерієм мінімізації його середньозваженої вартості. Можна стверджувати: оптимальна структура позикового капіталу підприємств, за визначеним критерієм, — це співвідношення елементів позикового капіталу, метою якого є наближення до оптимального значення.

Згідно із критерієм мінімізації середньозваженої вартості позикового капіталу, перевага у формуванні структури капіталу підприємства надається відносній