

Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1057-15>

2. Зимовець В.В., Зубик С.П., Фінансове посередництво [Текст]: Навч. посіб / В.В. Зимовець, С.П. Зубик. – К.: КНЕУ, 2004. – 288 с.

3. Ідентифікація інвестиційного партнерства держави та бізнесу [Текст] / М.О. Циганкова // Економіка і прогнозування. – 2006. – № 2. – С. 101-116.

4. Корнеєв В.В. Модифікація форм фінансового посередництва в Україні [Текст] / В.В. Корнеєв // Фінанси України. – 2008. – №1. – С.77 - 85.

5. Версаль Н.І. Фінансове посередництво в Україні: теоретичні та практичні аспекти [Текст] / Н.І. Версаль // Фінанси України. – 2005. – №9. – С.99.

6. Шумптер Й. Теорія економічного розвитку. [Текст] / Й. Шумптер. – М.: Ексмо, 2007. - 864 с.

7. Robert G. King, Ross Levine. Finance and Growth: Schumpeter Might be Right [Електронний ресурс]: The Quarterly Journal of Economics, Vol. 108, No. 3. (Aug., 1993). - P. 717-737. - Режим доступу: <http://www.isid.ac.in/~tridip/Teaching/DevEco/Readings/07Finance/05King&Levine-QJE1993>.

Анотація. В статті розглянуто вплив інститута фінансового посередництва на інвестиційну діяльність країни. Визначено окремі джерела інвестиційної діяльності та їх вплив на господарський оборот. Пропонуються конкретні шляхи активізації інвестиційної діяльності.

Ключові слова: інвестиції, фінансове посередництво, заощадження населення, фінансово-інвестиційні компанії, ризики, накоплення, індивідуальне інвестування, інвестиційний проєкт.

Summary. The article considers the influence of the institute of financial intermediation on investing activities of the country. Identified some sources of investment activities and their impact on the economic turnover. Suggests specific ways of activation investment activity.

Keywords: investment, financial intermediation, savings, financial and investment companies, the risks, accumulation, individual investment, investment project.

*Рецензент д.е.н., професор ХНАМГ Писаревський І.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 331.10

ВПЛИВ ІННОВАЦІЙНИХ ПІДХОДІВ УПРАВЛІННЯ НА РОЗВИТОК ПЕРСОНАЛУ ТА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ

Єлагін Ю.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті розглянуто сучасні підходи до організації бізнес-процесів транспортного обслуговування та їх вплив на зміну та формування функцій персоналу підприємств, а також на конкурентоспроможність підприємств транспорту.

Ключові слова: конкурентоспроможність, процесно-орієнтоване управління, реінжиніринг бізнес-процесів, управління персоналом, людський капітал, підприємства транспорту.

Постановки проблеми в загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими або практичними завданнями.

Конкурентоспроможність економіки України в умовах глобалізації та розвитку інтеграції в значній мірі визначається розвитком конкурентоспроможності, ефективністю та

інноваційним розвитком базових галузей народного господарства.

Транспорт, як складова частина процесу створення споживчої вартості, впливає на ефективність та конкурентоспроможність основних галузей та економіки в цілому.

Виходячи з цього, перед залізничним транспортом в ринкових умовах постає необхідність вирішувати дві взаємопов'язані проблеми, по-перше, задовольняти потреби споживачів у перевезеннях завдяки придатному для них співвідношенню якості наданих послуг та їх ціни (тарифів), тобто успішно реалізувати свою продукцію (послуги), по-друге, забезпечувати таке співвідношення собівартості і ціни наданих послуг, яке гарантує необхідну прибутковість перевезень і стабільну ефективність господарювання у довгостроковому періоді.

Вирішення сучасних проблем залізничного транспорту, що впливають на його конкурентоспроможність, в більшій ступені пов'язано з модернізацією, оновленням та підтримкою рухомого складу та інфраструктури залізниць на основі інноваційних підходів. Загрозою конкурентоспроможності залізничного транспорту України є низька здатність до інновацій, технологічне та технічне відставання від залізниць сусідніх країн, що в значній мірі залежить від стану людського капіталу. Тому найголовнішим завданням, що постає перед керівництвом підприємств залізничного транспорту є забезпечення ефективного використання та розвиток людського капіталу працівників, який в процесі реалізації забезпечує розвиток як залізничного транспорту, так і сумісних галузей економіки[3].

Аналіз останніх досліджень та публікацій, у яких розпочато вирішення даної проблеми і на які спирається автор. Вагомий внесок у дослідження проблем транспорту та розробку шляхів їх вирішення внесли українські вчені: Ю.С.Бараш, М.І. Данько, В.Л.Дикань, О.М. Криворучко, Н.В. Якименко, В.В.Компанієць та ін[1-5].

Виділення не вирішених раніше питань загальної проблеми, яким присвячується дана стаття. Однак, при всій значущості їх наукових розробок, слід зауважити, що органічному поєднанню ряду важливих аспектів менеджменту персоналу залізничного транспорту в умовах конкурентної боротьби при високому рівні інтелектуалізації та інформатизації економіки, приділено недостатньо уваги.

Формулювання цілей статті (постановка задачі). Саме тому мета даної статті полягає в необхідності дослідити взаємозв'язок застосування інноваційних підходів в управлінні, таких як реінжиніринг, процесно-орієнтоване управління, визначити їх вплив на функції персоналу та конкурентоспроможність підприємств транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Результати аналізу сучасного технічного та технологічного стану, рівня інноваційності транспортного сектору економіки довели необхідність розробки нових шляхів їх

покращення. Одним з них є розробка та використання технологій управління персоналом на засадах синтезу теорії людського капіталу та реінжинірингу бізнес-процесів.

В якості ефективного підходу до різкого підвищення ефективності впровадження інноваційних підходів систем управління підприємством може виступати реінжиніринг бізнес-процесів на основі сучасних інформаційних технологій. Реінжиніринг бізнес-процесів орієнтований на реалізацію принципів процесного управління ланцюгами операцій, що виконуються взаємодіючими підрозділами для найкращого задоволення потреб споживачів.

Сучасний рівень розвитку та застосування інформатизації, засобів збору, обробки та передачі інформації на транспорті дозволяє забезпечити управління в реальному масштабі часу в основних технологічних процесах:

- транспортного обслуговування споживачів транспортних послуг;
- управління перевізним процесом у сфері організації руху поїздів;
- регулювання дислокації вагонного та локомотивного парку;
- фінансового регулювання господарської діяльності залізниць щодо управління матеріальними, трудовими та фінансовими ресурсами[5].

Зміна технологій потребує відповідних якісних змін кваліфікації, професіоналізму та мотивації працівників структурних підрозділів до здійснення цих змін та переходу на більш високий професіональний рівень, і відповідно більш широкий функціональний та відповідальний рівень кваліфікації виконуваних робіт, тим самим до нарощування людського капіталу підприємств транспорту[6].

Основою сучасного підходу до мотивації розвитку людського капіталу повинен стати такий, який заснований на переході з позиції функціонального управління персоналом на принципи процесно-орієнтованого управління та реінжинірингу бізнес-процесів. Визнаючи людські ресурси особливими, найбільш цінним та унікальним ресурсом виробництва, система управління персоналом підприємства відображає економічну доцільність витрат з підтримання, розвитку та удосконалення людського капіталу. Завдяки такому підходу вивчення та розвиток мотиваційної сфери робітника і системи мотивації, ефективності формування та використання людського капіталу, виступає одним з найважливіших аспектів роботи служб та структурних підрозділів транспорту з управління персоналом і необхідною умовою підвищення ефективності[4].

Процесно-орієнтоване управління відрізняється від функціонального тим, що виділяється поняття «бізнес-процесу» як послідовність дій, які направлені на досягнення кінцевого, вимірюваного і конкретного результату.

Згідно принципу процесного управління бізнес-процес ділиться на елементи, кожний з яких має також конкретні і вимірювальні «входи» (ресурси) і «виходи» - результати. Керівник контролює їх лише на межах бізнес-процесу. Можна підкреслити, що контролюються не технології, а межі підпроцесів. Повноваження та відповідальність делегуються виконавцям, які мають право на самостійний вибір технологій, необхідних для досягнення результату. Але тим самим до ступеня кваліфікації виконавця пред'являються суворі вимоги. Керівник в даному випадку уже не являється функціональним управлінцем, спеціалістом – «експертом». Він – менеджер, який зацікавлений в досягненні кінцевого результату. Розуміння мети організації, параметрів ефективності і є головне концептуальна відмінність менеджера від функціонального експерта чи адміністратора. Головний критерій ефективності процесного управління – досягнення мети групою, відділом, департаментом, підприємством.

Норма керованості при затосуванні процесного підходу в управлінні практично в три рази вище в порівнянні з функціональним управлінням. Це пояснюється тим, що менеджер не контролює технології виконання робіт, а кожен виконавець повинен сам чітко уявляти собі очікувані результати. Процесне управління орієнтоване на загальний результат, що складається з локальних досягнень. Воно призводить до скорочення «сходинок влади» (за рахунок збільшення норми керованості), чіткому визначенню результатів діяльності, як загальних, так і особистих. Даний підхід дозволяє значно скоротити кількість робітників за рахунок скорочення не потрібних робіт, дублювання функцій, надати діяльності підприємства цілеспрямованості та сформувані ефективну систему мотивації персоналу[2].

Оволодіння культурою раціонального управління, уміннями, навиками конструктивного, аналітичного мислення, володіння технологією та методами системного аналізу управлінських проблем, раціонального прийняття рішень мають першочергове значення не тільки для керівників, а й для всього персоналу підприємств.

Постійне вдосконалення інформаційних технологій висуває нові вимоги до персоналу

організації - володіння і постійне вдосконалення навиків роботи з інформаційними системами, комунікабельність, здатність прийняття самостійних рішень та відповідальність.

Висновки за даними дослідження. Таким чином, процесно-орієнтоване управління та реінжиніринг бізнес-процесів транспортного обслуговування є ефективним важелем підвищення як національної, так і внутрішньогалузевої конкурентоспроможності, що особливо важливо для країн з перехідною економікою, для яких найважливішою проблемою підприємств стає підтримка конкурентоспроможності в умовах нестабільності внутрішнього та зовнішнього середовища, застосування процесно-орієнтованого управління та реінжинірингу приводить до підвищення інтелектуалізації та якісних характеристик, розширення функцій та поглиблення професіоналізму, і водночас відповідальності працівників.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Особливості реформування Національної транспортної системи [Текст] / В.Л.Дикань, О.М.Єлагіна // Вісник економіки транспорту та промисловості, 2002.-№1.- С.17-21.
2. Бараш Ю.С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом [Текст] /Ю.С. Бараш/ Залізничний транспорт України, 2005.-№9.-С.208-213.
3. Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів [Текст]: Монографія / М.І. Данько, В.Л.Дикань, Н.В. Якименко // .- Харків-УкрДАЗТ, 2008.- 170с.
4. Криворучко О.М. Оцінка якості управління персоналом організації [Текст] / О.М.Криворучко // Актуальні проблеми економіки.- 2009.-№4.-С.25-32.
5. Компанієць В.В. Стратегія людського розвитку тра зміни у підготовці кадрів залізничного транспорту [Текст] /В.В. Компанієць / Вісник економіки транспорту та промисловості. - №31. – 2010.- С.203-211.
6. Єлагін Ю.В. Реформування залізничної галузі: визначення організаційної структури управління та її вплив на конкурентоспроможність [Текст] / Ю.В.Єлагін // Вісник економіки транспорту та промисловості.-Харків.-2009.-№26.- С.22-25.

Анотація. В статье рассмотрены современные подходы к организации бизнес-процессов транспортного обслуживания, их влияние на смену и формирование функций персонала предприятий, а также на конкурентоспособность предприятий транспорта.

Ключевые слова: конкурентоспособность, процесно-ориентированное управления, реинжиниринг бизнес-процессов, управление персоналом, человеческий капитал, предприятия транспорта.

Summary. The article deals with modern approaches to business processes, transport services and their influence on the formation and functions of enterprise personnel and on the competitiveness of transport. The article deals with modern approaches to business processes, transport services and their influence on the formation and functions of enterprise personnel and on the competitiveness of transport.

Keywords: competitiveness, procesno-oriented management, reinzhiniring biznes-procesiv, management, human capital, enterprises of transport, a personnel.

*Рецензент. д. е. н., професор УкрДАЗТ Дейнека О. Г.
Експерт редакційної колегії к. е. н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю. Т.*

УДК 330.341.1

РОЗВИТОК НАЦІОНАЛЬНОЇ ІННОВАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ НА ОСНОВІ ЗАСТОСУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО ЛІЗИНГУ

Калініченко Л. Л., к. е. н., доцент (УкрДАЗТ)

Розкрито аспекти застосування інноваційного лізингу як інструменту розвитку національної інноваційної системи.

Ключові слова: лізинг, інноваційна система, фінансовий та інноваційний лізинг.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.

Основною проблемою, на розв'язання якої спрямований розвиток національної інноваційної системи є низький рівень конкурентоспроможності національної економіки, що створює пряму загрозу економічній безпеці України.

Ключовими джерелами стійкого економічного зростання в Україні мають стати нові наукові знання, їх продукування, комерційне застосування та отриманий технологічний досвід. Проте, чинним законодавством так чітко і не визначено засад розвитку національної інноваційної системи, не конкретизовано її структуру. Окремі її сегменти, такі як, інституційний устрій інноваційної економіки, пріоритети науково-технологічного та інноваційного розвитку економіки, програмно-цільове фінансування науково-технічної і інноваційної діяльності, підтримка підприємництва у сфері інноваційної діяльності та трансферу технологій продовжують розвиватися не узгоджено. Окремої уваги державних органів влади потребує питання ресурсного забезпечення формування та функціонування національної інноваційної системи України, що особливо актуально в умовах дефіциту бюджету, нестабільної фінансової системи країни тощо.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.

Змісту, чинникам формування та особливостям розвитку національної інноваційної системи останнім часом присвячується велика кількість досліджень. Зокрема Л. Федуловою визначено роль національної інноваційної системи у інноваційному розвитку, проаналізовано окремі її компоненти, визначено стан державного регулювання інноваційних процесів, запропоновано заходи державної інноваційної політики як складової НІС [1]. М. Шарко наводить визначення національної інноваційної системи та розглядає її структуру, особливості функціонування [2]. У роботі за редакцією Волкова О. І., Денисенка М. П. наводиться аналіз сучасного інноваційного потенціалу та системи управління інноваціями на різних рівнях [3]. Враховуючи вагомий вклад зазначених вчених у вирішення проблем формування в Україні дієвої інноваційної системи, необхідно зосередити особливу увагу на ресурсному забезпеченні її розвитку.

Отже, **метою статті** є визначення ролі інноваційного лізингу в ефективному функціонуванні національної інноваційної системи.

Виклад основного матеріалу дослідження.