

Український державний університет залізничного транспорту

Кафедра економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом

УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ЦИФРОВІЗАЦІЇ

Пояснювальна записка і розрахунки
до кваліфікаційної роботи

МРЕ.184.01.06 ПЗ

Розробив: студент 2 курсу, гр.218-ЕП-Д22

спеціальності 051 «Економіка»

(роботу виконано самостійно, відповідно до
принципів академічної доброчесності)

Сергій ПАШИНСЬКИЙ

(підпис)

Керівник: професор, д-р екон. наук

Вікторія ОВЧИННІКОВА

Рецензент: доцент, д-р екон. наук

Вікторія ЧОБИТОК

2024

Український державний університет залізничного транспорту

Факультет економічний

Кафедра економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом

Рівень вищої освіти: магістр

Спеціальність: 051 «Економіка»

Освітня програма: «Економіка підприємства»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри,
професор, д-р екон. наук

_____ Володимир ДИКАНЬ

«_____» _____ 2024 р.

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ Пашинському Сергію Андрійовичу

1 Тема «Управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації»

керівник Овчиннікова Вікторія Олексіївна, д-р, екон. наук, професор

затверджені наказом УкрДУЗТ від “23” жовтня 2023 року № 24/23

2 Строк подання студентом закінченої роботи «02» січня 2024 року

3 Вихідні дані Статистичні дані щодо діяльності залізничного транспорту

Фінансово-економічна звітність підприємства

Корпоративна стратегія підприємства

Статистичні дані

Науково-методична література

Періодичні видання

4 Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити): 1 Теоретичні положення управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації

2 Діагностика фінансово-економічного стану підприємства залізничного транспорту

3 Удосконалення складових забезпечення ефективності управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту

5 Перелік графічного матеріалу

1 Ключові наукові підходи до трактування поняття «інновація»

2 Зміст поняття інноваційна діяльність

3 Фактори, що є стримуючими для інноваційного розвитку вітчизняних ПЗТ

4 Залежність інноваційної діяльності ПЗТ від дуальної форми стимулювання

5 Вплив інструментів стимулювання інноваційної діяльності ПЗТ на розвиток їх інноваційного потенціалу

6 Динаміка обсягових показників за 2018 – 2021 рр

7 Якісні показники роботи станції

8 Продуктивність праці по станції та темпи росту заробітної плати

9 Аналіз ефективності використання основних виробничих фондів

10 Структура і динаміка, показники використання обігових засобів

11 Аналіз собівартості та прибутку по підприємству

12 Формування системи інструментів стимулювання інноваційної активності працівників за рівнями управління

13 Модель створення єдиного цифрового інформаційного простору на підприємствах залізничного транспорту на засадах платформізації

14 Зміст облікової картки користувача цифрової платформи

6 Консультанти окремих розділів

Розділ	Прізвище, ініціали, посада та науковий ступінь консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв

7 Дата видачі завдання «_02_» _жовтня_ 2023 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

Назва етапів	Строк виконання етапів	Примітка
1 Теоретичні положення управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації	27.10.2023	викон.
2 Діагностика фінансово-економічного стану підприємства залізничного транспорту	24.11.2023	викон.
3 Удосконалення складових забезпечення ефективності управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту	15.12.2023	викон.
Висновки	22.12.2023	викон.
Графічна частина	29.12.2023	викон.

Студент _____ Сергій ПАШИНСЬКИЙ

Керівник _____ Вікторія ОВЧИННІКОВА

Зміст

Вступ	6
1 Теоретичні положення управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації	9
1.1 Базові визначення концепції управління інноваційною діяльністю	9
1.2 Інструменти стимулювання інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: поняття, сутність, форми і способи	19
1.3 Формування та розвиток інноваційного потенціалу підприємств залізничного транспорту	28
Висновки за розділом 1	32
2 Діагностика фінансово-економічного стану підприємства залізничного транспорту	34
2.1 Загальна характеристика діяльності станції Ніжин	34
2.2 Обсягові та якісні показники діяльності підприємства	38
2.3 Аналіз ефективності використання трудових ресурсів	41
2.4 Аналіз стану та ефективності використання основних фондів	47
2.5 Аналіз обігових засобів станції	52
2.6 Аналіз витрат та собівартості	55
2.7 Оцінка фінансових результатів	60
Висновки за розділом 2	63
3 Удосконалення складових забезпечення ефективності управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту	65

					МРЕ.184.01.06 ПЗ			
Змн.	Арк.	№ докум.	Підпис	Дата	Управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації	Літ.	Арк.	Аркушів
Розроб.		Пашинський						
Перевір.		Овчиннікова					4	94
Рецензент		Чобіток				УкрДУЗТ		
Н.контр		Назаренко		13.01.24				
Затверд.		Дикань В.						

3.1 Формування системи стимулювання інноваційної активності працівників в умовах цифровізації	65
3.2 Інформаційна складова забезпечення ефективності управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту	72
3.3 Організаційні положення створення інноваційного цифрового середовища на залізничній станції	76
Висновки за розділом 3	83
Висновки	86
Список використаних джерел	87

Вступ

Ураховуючи сучасні умови господарювання, що характеризуються наявністю безлічі трансформаційних процесів (глобалізація, цифровізація, інтелектуалізація, цифровізація), підприємствам залізничного транспорту для підтримки стійких позицій на ринку та збереження своєї конкурентоспроможності необхідно постійно розвиватися. Це можливо лише на умовах проведення інноваційних змін, що будуть сформовані відповідно до ендогенних та екзогенних факторів. Однак, зважаючи на темпи змін в світовій та вітчизняній економіці, а також на незадовільний фінансово-економічний, техніко-технологічний стан, а також рівень кадрового потенціалу підприємств залізничного транспорту, перш за все, виникає необхідність у створенні нових механізмів та ефективних процесів управління інноваційними змінами.

Підприємства залізничного транспорту, що мають узгоджену систему експлуатаційно-господарської діяльності, планування та обліку, із часом виявилися неспроможними вчасно реагувати на мінливі умови зовнішнього середовища через нерозвиненість та недосконалість механізмів управління в умовах становлення цифрової економіки. Тому останнім часом все більше уваги, як на практиці, так і в наукових дослідженнях, приділяється розробці напрямків забезпечення ефективності процесу управління інноваційною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту. Саме цим і було зумовлено вибір теми дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Кваліфікаційна робота виконана в межах досліджень, що проводяться на кафедрі «Економіка та управління виробничим і комерційним бізнесом» Українського державного університету залізничного транспорту.

Метою даної роботи є наукове обґрунтування і розробка теоретичних положень та практичних заходів щодо управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації.

Для її реалізації розглянуті наступні ***завдання***:

- 1) вивчити теоретичні положення управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації;
- 2) виділити фактори, що є стримуючими для інноваційного розвитку вітчизняних підприємств залізничного транспорту;
- 3) визначити інструменти забезпечення ефективності інноваційної діяльності приватного бізнесу;
- 4) виконати діагностику фінансово-економічного стану підприємства залізничного транспорту;
- 5) сформувати систему стимулювання інноваційної активності працівників в умовах цифровізації;
- 6) окреслити положення формування інформаційної складової забезпечення ефективності управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту;
- 7) розробити організаційні положення створення інноваційного цифрового середовища на залізничній станції.

Об'єктом дослідження є процес управління інноваційною діяльністю.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних, методологічних і практичних положень щодо удосконалення управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації.

Інформаційну базу дослідження склали законодавчі та нормативні акти України щодо забезпечення процесу управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту, публікації провідних вітчизняних і зарубіжних авторів, монографічні дослідження з питань інноваційною діяльністю і управління підприємствами, статистичні дані та дані фінансової і статистичної звітності підприємств залізничного транспорту, ресурси Інтернету, що відображено у джерелах [1–76], наведених у списку використаних джерел, а також інформація, отримана в результаті консультування з керівником роботи, науковими, науково-педагогічними працівниками та іншими особами, яка є неопублікованими авторськими напрацюваннями (найсучасніша інформація дослідницького, інноваційного характеру), дозволена для використання автору роботи виключно при виконанні тільки цієї кваліфікаційної роботи.

Методологічна база виконання роботи – порівняльний аналіз і графічний метод використано для визначення та відображення результатів діагностики фінансово-економічного стану підприємства залізничного транспорту; систематизація і класифікація – для систематизації факторів, що є стримуючими для інноваційного розвитку вітчизняних підприємств залізничного транспорту; абстрагування і логічного аналізу – для формування системи інструментів стимулювання інноваційної активності працівників за рівнями управління; моделювання – для розробки моделі створення єдиного цифрового інформаційного простору на мікроекономічному рівні на засадах платформізації.

Наукова новизна полягає в удосконаленні моделі створення єдиного цифрового інформаційного простору на підприємствах залізничного транспорту на засадах платформізації через виділення в його межах цифрових платформ розвитку послуг, продукування інноваційних ідей, управління персоналом, розроблення і впровадження інвестиційних проєктів, що дозволить ефективність інноваційної діяльності за рахунок створення умов для підтримки результативності впровадження інноваційних стратегій в умовах трансформацій.

Практична цінність роботи полягає в розробці організаційних положень створення інноваційного цифрового середовища на залізничній станції, а також систем стимулювання інноваційної активності працівників в умовах цифровізації.

Результатами роботи автора є розкриття елементів цілісної системи управління кадровим потенціалом підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації.

Структура та обсяг кваліфікаційної роботи. Робота складається з вступу, трьох розділів, висновків і списку використаних джерел.

Публікації. За темою роботи опублікована 1 стаття на тему: «Визначення інструментів активізації інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту».

Апробація результатів кваліфікаційної роботи. Основні положення та результати дослідження обговорювалися на 83-й Студентській науково-технічній конференції Українського державного університету залізничного транспорту (12-14 грудня 2023 року, м. Харків).

1 Теоретичні положення управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації

1.1 Базові визначення концепції управління інноваційною діяльністю

Дослідження проблем інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту є наразі актуальним і своєчасним питанням. Однак сьогодні, зважаючи на існуючі умови господарювання, створення цінності для споживачів є неможливим без використання нововведень. За даними Бостонської консалтингової групи, близько 90% керівників компаній називають інновації стратегічним пріоритетом їх розвитку. Значимість інновацій засвідчується вченими і практиками для всіх секторів народного господарства, крім того їх роль зростає постійно.

В цілому, на сьогоднішні в таких екстремальних умовах, в яких знаходиться наразі Україна, інноваційна діяльність є, мабуть, головним напрямком розвитку як підприємств залізничного транспорту, так і економіки держави в цілому.

Вважається, що основною проблемою для сучасного інноваційного розвитку є невисока активність підприємств з позицій розгляду обсягів, періодичності та результативності, здійснюваних ними НДДКР або ж таких НДДКР, які замовляються ними у сторонніх організацій (включаючи ЗВО, галузеві наукові заклади і державні наукові організації).

Конкурентоспроможність - це основна характеристика ринкового положення підприємства, що свідчить про його здатність обмежувати діяльність конкурентів і досягати певних конкурентних цілей. Необхідною умовою формування ефективної інноваційної політики є об'єктивна оцінка її результативності та конкурентоспроможності учасників ринку [1].

Трансформаційні процеси в економіці актуалізували проблему нарощування темпів економічного зростання підприємств за рахунок переважного використання інтенсивних факторів, до яких, безумовно, належать інноваційні процеси, завдяки

яким можна забезпечити зростання конкурентоспроможності вітчизняних залізничних компаній, підвищення основних макроекономічних показників, а також життєвого рівня населення в довгостроковій перспективі. При цьому проблема формування інноваційної економіки знаходиться не тільки, і не стільки, в технологічному вимірі, оскільки в ціннісно-інституційної площини.

Інноваційну економіку потрібно тлумачити як сукупність взаємопов'язаних і взаємодіючих структур (підприємства, інкубатори, технопарки, науково-дослідні лабораторії, університети тощо), які здійснюють виробництво та комерціалізацію нових знань і технологій, що забезпечується сукупністю інститутів економічного, соціального і правового характеру і мають свої традиції, норми і культурні особливості.

Формування цифрової економіки, загострення конкуренції, агресивність зовнішнього середовища в державі вимагають вироблення нової інноваційної ідеології, яка буде орієнтована на нововведення і буде пронизувати всі рівні управління підприємствами залізничного транспорту. Інноваційна економіка в умовах розвитку суспільства знань, характеризується провідним значенням інноваційної активності суб'єктів науки і виробництва, зростанням науково-технічного виробництва, наукомістких технологій, інтелектуалізацією факторів виробництва, які формують завдяки інноваціям новий технологічний уклад.

Щодо категоріального ряду, який застосовується при дослідженні сучасних проблем інноваційної сфери, слід зазначити наступне [2-10]: у сучасній науці склалися дві традиції застосування категоріального апарату при дослідженні проблем інноваційної економіки.

З одного боку, існує традиція застосування суто «інноваційних» категорій на кшталт «інноваційний процес», «інноваційна діяльність», «інноваційна сфера», «інноваційний проект», «інноваційна програма» та інші.

З іншого - не менш популярний підхід, застосований на прийнятті різних категорій «ринок інноваційної продукції», «інноваційні ресурси», «інноваційний потенціал», «інноваційне ядро», «управління компетентністю», «інноваційне

мислення», «інноваційне виховання», «інноваційна освіта», «економіка знань», «інноваційна компетентність», «інноваційний ризик» та інші.

Ці традиції відображають, на нашу думку, два головних напрямки дослідження інноваційної економіки – переважно прикладної та теоретичний, які розвиваються дещо відокремлено один від одного.

Зовнішнім проявом інноваційної економіки виступають зростання витрат і вкладень в дослідницько-конструкторські та науково-дослідні розробки. Проте ці формальні ознаки стають реальністю лише тоді, коли мають місце і реалізуються вихідні умови розвитку інноваційної економіки.

До них належать [11-14]:

- інституційні – наявність системи формальних і неформальних правил (інститутів), що сприяють інноваційній діяльності та становлення економіки інноваційного типу;

- структурні – наявність мережових взаємодій значної кількості суб'єктів інноваційної діяльності та ринку інновацій;

- конкуренція за нову техніку і технології, якість продукції (така конкуренція є базовою умовою інноваційної економіки);

- ресурсні – наукові, технологічні, інтелектуальні ресурси, які формують інноваційний потенціал, достатній і можливий для організації та приведення в дію інноваційного процесу;

- мотивуючі – спонукають і заохочують затребуваність інновацій більшістю господарюючих суб'єктів, домашніх господарств, споживачів, економікою в цілому.

Зважаючи на те, що складовими елементами інноваційної економіки є: людський (капітал здоров'я, трудовий капітал, інтелектуальний капітал, культурно-моральний капітал), природний (ресурсний) і відтворювальний капітали, то можна виділити наступні критерії інноваційної економіки, а саме (рисунк 1.1):

- рівень інноваційної складової продуктивних сил;
- ступінь духовної інтелектуалізації соціально-виробничих відносин;
- рівень інноваційної інфраструктури економіки та її сегменти;

- рівень технологічного укладу інноваційної економіки;
- рівень професіоналізації кадрового складу;
- спрямованість на вирішення ресурсних та екологічних проблем.

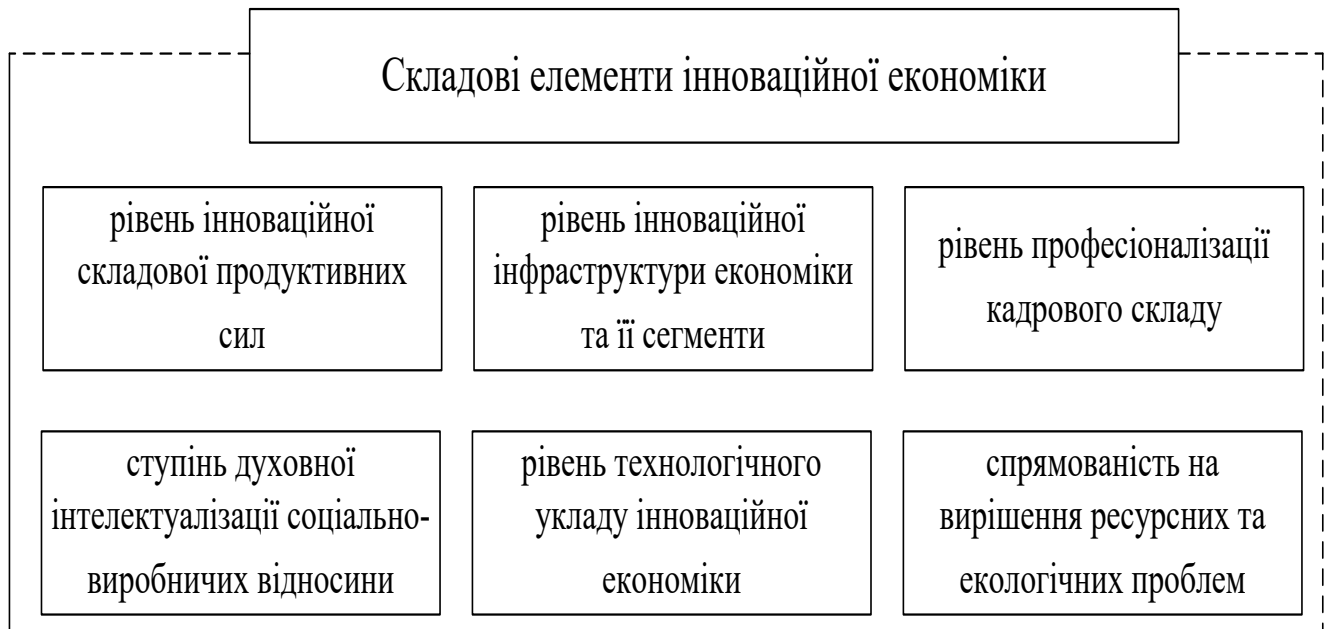


Рисунок 1.1 - Складові елементи інноваційної економіки

У сукупності категорій інноваційної економіки важливе місце займає інноваційний процес, який має складну структуру і послідовність реалізації, що відзначається вченими в різних публікаціях.

У цифровій економіці знання не впроваджуються, а купуються, хоча термін «впровадження» часто застосовується у визначеннях інноваційного процесу, наслідком якого є інноваційний розвиток.

Інноваційний розвиток - це не лише процес перетворення ідей в новий продукт, але й процес створення ідей і творчого їх супроводу і реалізації, тобто містить повний інноваційний цикл від ідеї до впровадження в економіку.

У цих умовах особливої актуальності набувають дослідження, присвячені теоретичним і методичним аспектам формування напрямків інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту та їх реалізації, враховуючи можливості вітчизняної економіки.

Формування національних конкурентних переваг і створення надійного фундаменту для модернізації та інтеграції підприємств залізничного транспорту у світове науково-технічний простір можливий тільки за умови реалізації різних заходів інноваційної політики, що відбувається завдяки здійсненню інноваційної діяльності.

Інноваційна діяльність (ІД) є сьогодні чи не найважливішою умовою створення конкурентоспроможних товарів і послуг як фактора зростання економіки країни.

Визначимося з цим центральним поняттям нашого дослідження. Дослідження наукових здобутків [11-14] дозволили дійти висновку, що під інноваціями нами розуміються будь-які нововведення, зміни, які є основою для оновлення або удосконалення продукції підприємства або ж виробничих технологічних, управлінських, фінансових та інших процесів. Якщо перекласти дослівно з англійської слово «innovation» отримаємо «інновація, нововведення, нововведення». При дослівному перекладі словосполучення «інноваційна діяльність» на англійську мову отримує слово «innovation».

Ці та інші особливості перекладу даних категорій інноваційного менеджменту можуть навести на думку про причини виникнення великого кількості різночитань у визначенні розглянутих нами понять «інновація» та «інноваційна діяльність», а також похідних від них, що не розкриває їх сутності.

Інші порівняння і оцінки призводять до висновку, що на даний момент мають місце процесний і об'єктний підходи, характерні для трактування терміну «інновація» (рисунок 1.2):

- процесний – розуміє під інновацією якийсь процес, націлений на здійснення певної ідеї, що близько до поняття інноваційна діяльність;
- об'єктний – де інновацією позначається результат науково-технічного прогресу (нова техніка, технологія), або об'єкт, одержуваний шляхом використання нових знань, що за змістом близько до найбільш часто використовуваному поняттю «інновація».

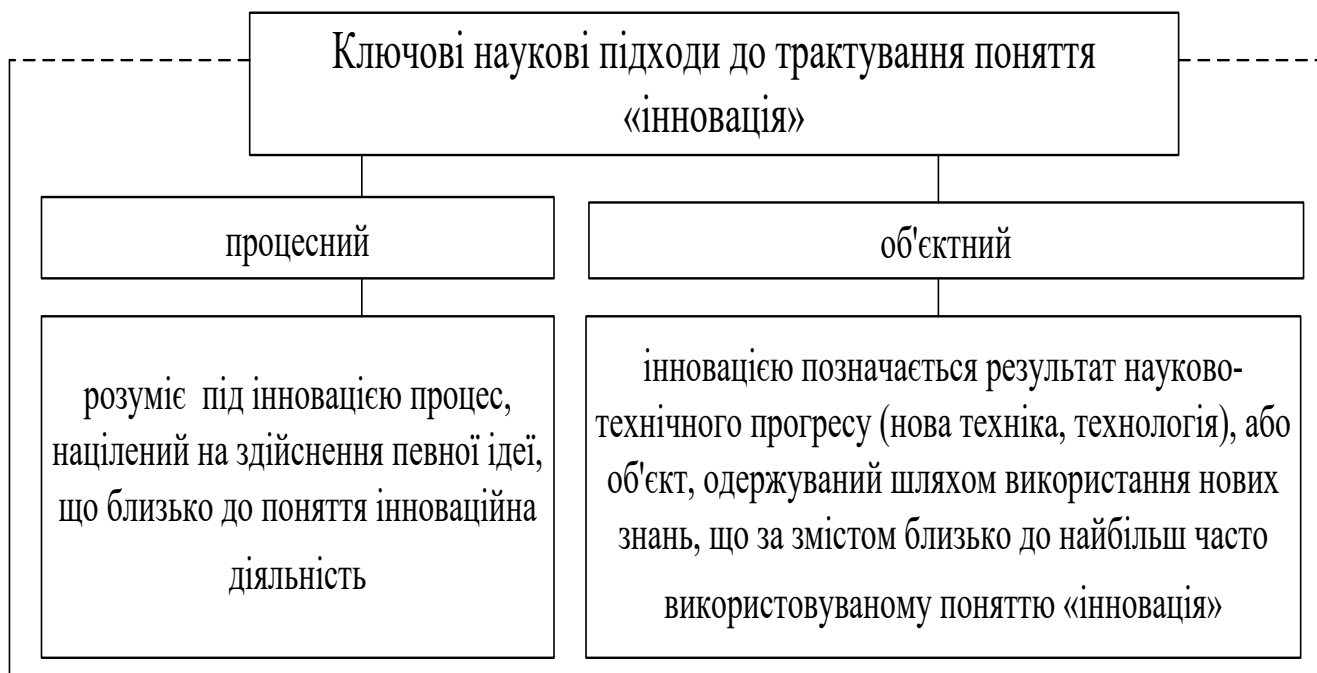


Рисунок 1.2 - Ключові наукові підходи до трактування поняття «інновація»

Багатьма дослідниками та нормативними актами, що регулюють інноваційну діяльність, надаються формулювання, які за змістом відображають те, що «інновація є результатом інноваційної діяльності», а «інноваційна діяльність» - являє собою роботу по створенню, впровадженню та розвитку інновацій (рисунок 1.3).

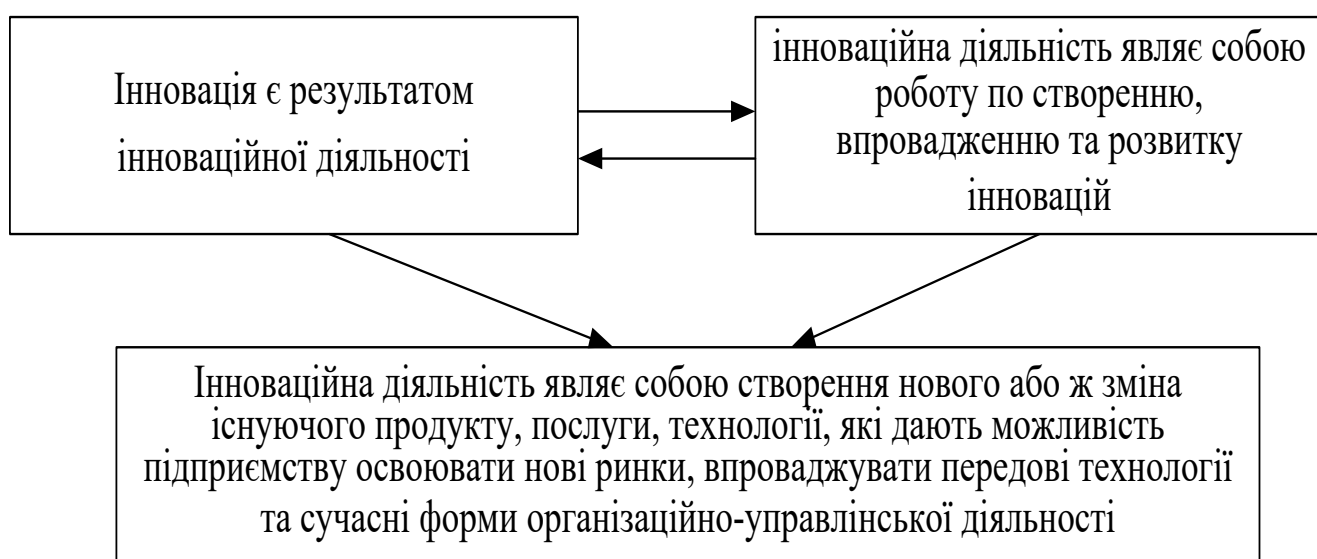


Рисунок 1.3 – Зміст поняття інноваційна діяльність

Таким чином, інноваційна діяльність являє собою створення нового або ж зміна існуючого продукту, послуги, технології, які дають можливість підприємству освоювати нові ринки, впроваджувати передові технології та сучасні форми організаційно-управлінської діяльності.

На різних рівнях управління економікою основою менеджменту інноваційної діяльності є функції планування, мотивації і контроль. Початковою є функція планування, яка містить розробку стратегії розвитку, узгодження ресурсних можливостей і наявного або потенційного попиту на ринку. В першу чергу, вона передбачає встановлення необхідних інвестицій для досягнення цілей. Як наслідок, планування інноваційної діяльності дає можливість звести до мінімуму ризики постачання, збуту інноваційної продукції та ризики недостатнього обсягу фінансування.

Воно виконує ряд важливих функцій, які є основою як для контролю (що визначено природним взаємозв'язком планів і результатів), так і для здійснення організаційно-координаційних і мотиваційних впливів, включаючи:

- цілі та їх узгодження;
- прогнозування;
- координацію діяльності всіх учасників інноваційної діяльності;
- реакцію на перешкоди і проблеми, що виникають при виконанні планів;
- формування бази для проведення контролю. Плани дозволяють об'єктивно оцінити діяльність підприємства шляхом порівняння фактичних значень параметрів із запланованими. При таких умовах контроль стає основою для досягнення інноваційних цілей;
- комунікації учасників інноваційних процесів.

Інноваційна діяльність виступає в якості основного фактора, характеризує рівень розвитку економіки сучасного суспільства, що відзначено як на урядовому, так і на місцевому рівнях.

В сучасних ринкових умовах існують не тільки позитивні аспекти розвитку інноваційної діяльності, а й фактори, що є стримуючими (рисунк 1.4).

До них необхідно віднести:

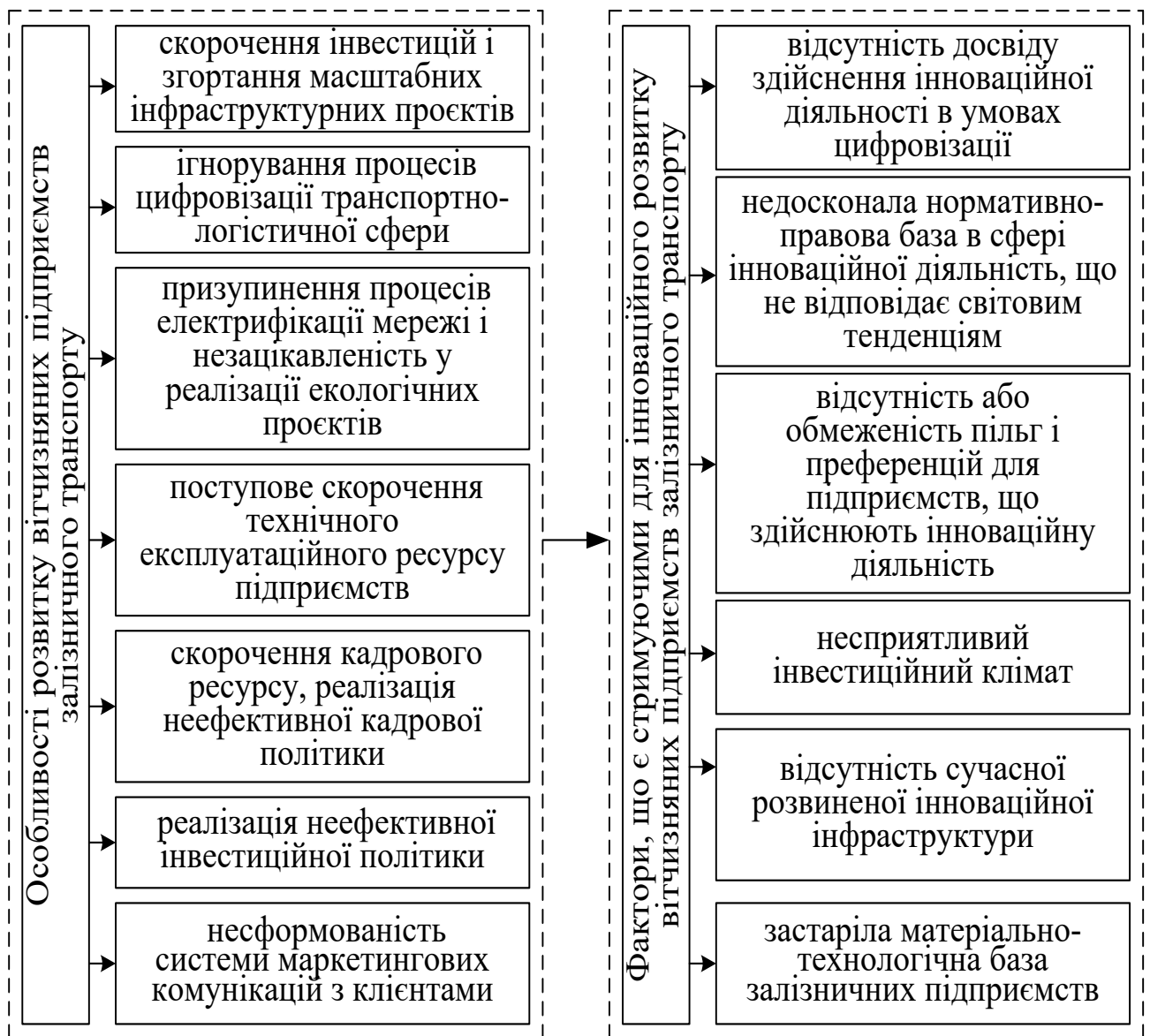


Рисунок 1.4 - Фактори, що є стримуючими для інноваційного розвитку вітчизняних підприємств залізничного транспорту

- відсутність досвіду здійснення інноваційної діяльності в умовах цифровізації;
- недосконала нормативно-правова база в сфері інноваційної діяльності, що не відповідає світовим тенденціям;
- відсутність або обмеженість пільг і преференцій для підприємств, що здійснюють інноваційну діяльність;
- несприятливий інвестиційний клімат;
- відсутність сучасної розвиненої інноваційної інфраструктури;

- застаріла матеріально-технологічна база залізничних підприємств та ін.

Аналіз причин, що перешкоджають розвитку інноваційної діяльності в галузі залізничного транспорту [15-21], дозволив зробити висновок, що на даний процес впливають такі фактори, як вплив наслідків економічної кризи, недолік власних фінансових коштів, необхідних для реалізації інноваційного проекту, висока вартість технологічних нововведень і бюрократичні зволікання при отриманні фінансової підтримки з боку держави, а також сюди слід віднести Підприємці відзначають наявність недоліків у сфері законодавчого регулювання інноваційної діяльності.

Управління інноваціями повинно мати стратегічну спрямованість, що зумовлено якісним і, як правило, довгостроковим впливом їх використання на стан організацій, тому цей вид управління безпосередньо пов'язаний з ситуаційним аналізом і прогнозом зовнішніх і внутрішніх факторів; науково-технічного потенціалу та ін.

Отже, фактори інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту повинні бути схильні до множинної класифікації за різними ознак. Розглянувши погляди вітчизняних і зарубіжних вчених на формулювання і класифікацію факторів, що істотно впливають на інтенсивність і результати інноваційної діяльності різних господарюючих суб'єктів, було здійснено їх угруповання за трьома ознаками:

- по відношенню до підприємства;
- по спрямованості впливу на дослідження, розробки та їх впровадження в практику;
- за змістом використовуваних стимулів.

На відміну від існуючих класифікацій, нами виконана багатовимірна класифікація з відображенням взаємозв'язку між факторами, що виділяються за кількома ознаками, в той час як існуючі угруповання підходять до їх поділу одновимірно.

Економічні, соціальні, природні, політичні, правові, організаційно-управлінські, виробничо-технологічні, науково-технічні, і фактори інноваційної

діяльності по відношенню до організації мають зовнішній і внутрішній характер, у напрямку впливу мають стримуючий інноваційну діяльність вектор або сприяють її розвитку. Аналіз конкретного прояву у господарському житті зазначених факторів інноваційної діяльності показує їх комплексний характер, на що також вказано на запропонованій нами схемі об'єднуючими лініями, стрілками і квадратами.

Дослідження факторів в рамках їх поділу на сприяючі інновацій та перешкоджають їм показує, що існує неоднозначність впливу механізмів розробки та впровадження інновацій, які детермінують різний рівень витрат і різний рівень зацікавленості стейкхолдерів в інноваціях, що межує з кризою.

По відношенню до інноваційної діяльності криза може бути позначена як період дестабілізації ситуації, коли мають бути серйозні зміни. При цьому, для підприємства підсумки таких змін можуть бути як позитивні, так і вкрай несприятливі.

Особливо варто звернути увагу на економіко-технологічні фактори [21-29], які в значній мірі визначаються наявністю прогресивних технологій, запасом фінансових джерел, а також адекватних їм матеріально-технічних ресурсів, рівнем виробничої та соціально-економічної інфраструктури. Збалансованість цих факторів сприяє інноваційній діяльності організації. В протизавагу цьому - нестача капіталу для фінансування інновацій, розбалансованість виробничих і невиробничих потужностей, інтереси стейкхолдерів здатні загальмувати або навіть зупинити інноваційний процес.

Необхідно сказати ще про одну сторону багатовекторності дії ринкових факторів (прийняття або неприйняття ринком нових дорогих товарів з високими науково-технічними властивостями), яка проявляється в рамках інноваційного циклу по-різному в залежності від значущості і корисності нових товарів. Ринковий фактор діє по-різному при наявності (або відсутності) монопольного становища виробника, а також відповідного (або не відповідного) масовому попиту споживачів характеру інноваційної продукції.

Таким чином, великий бізнес повинен бути основним джерелом швидких і значних перемог у розвитку інновацій. Зусилля, спрямовані на інновації у великому бізнесі, повинні доповнювати і створювати синергетичний ефект з уже зробленими ініціативами. В даний час така велика компанія як АТ «Укрзалізниця» не може розкрити свій потенціал інноваційного розвитку і проявляє низьку інноваційну активність, в результаті чого втрачає свої конкурентні позиції.

У ситуації, що склалася будь-які вкладення в наукові дослідження за умови, що вони принесуть віддачу в середньому не раніше 3-5 років, вкрай ризикований.

Тому вітчизняні залізничні бізнес-структури без значущої підтримки зі сторони влади не завжди можуть бути стійким фактором економічного зростання на інноваційній основі. Заважають (при прагненні законодавців сприяти) інноваційної активності залізничних компаній також численні нормативно-правові зміни.

Як наслідок дії всіх цих суперечливих факторів, незважаючи на багатий інноваційний потенціал, Україна відстає від розвинених країн в реалізації інновацій і потрібно стимулювання розвитку інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту для посилення позитивного потенціалу її факторів, активізації та ефективного впровадження нововведення.

1.2 Інструменти стимулювання інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: поняття, сутність, форми і способи

Успіх інноваційного процесу в значній мірі залежить від зацікавленості його учасників-власників, працівників підприємств (управлінського персоналу, наукових та інженерних кадрів, робітників), фінансових установ, інвесторів та інших стейкхолдерів в здійсненні інновацій, їх фінансування, швидкої і економічно ефективної реалізації всіх його етапів.

Проблематика стимулювання інноваційної діяльності підприємств досить широко розглядається в економічній літературі, обґрунтовується необхідність і значимість такого стимулювання, розглядаються його окремі напрямки і методи.

Прикладом можуть служити дослідження останніх років багатьох авторів [30-40]. Разом з тим перелік важливих аспектів цієї проблеми, пов'язаних з цифровізацією і швидкою зміною факторів активізації інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту, все ще залишаються поза увагою вчених.

В сучасних умовах стимулювання до інноваційної активності є дуже складним процесом в силу специфіки управління ним, яка полягає в суперечливості функціональних цілей та інтересів його акторів, а також складових інноваційного процесу.

По-перше, важливо домогтися поліпшення інтелектуальної діяльності і при цьому розширювати число її учасників.

По-друге, необхідно приймати нестандартні рішення, розвивати атмосферу творчості і при цьому контролювати отримані результати.

По-третє, сама по собі інноваційна діяльність в ринкових умовах не є кінцевим результатом, важливим є її комерційний результат, якого взагалі може не бути. Водночас головною передумовою впровадження результатів наукових досліджень та їх комерціалізації є створення сприятливого інноваційного середовища і розвиненість реального сектора економіки.

Зазначені особливості призводять до підвищення значущості стимулювання інноваційної діяльності та необхідності зміни її системи в напрямку підтримки ініціатив нововведення, як окремих працівників, що володіють новими знаннями і створюють їх, так і підприємств, в першу чергу, ключових галузей економіки.

Визначення поняття «стимулювання інноваційної діяльності» [10, 24, 34, 36] різними авторами і нормативно-правовими актами показує схожість його сутнісних, базових характеристик, які визначають вплив на підвищення інноваційної активності.

Вважаємо, що в основу цих визначень спочатку покладено загальноприйняте визначення стимулювання як способу управління трудовою поведінкою, що

складається в цілеспрямованого впливу на поведінку колективу за допомогою впливу на умови його життєдіяльності та впровадження, що спонукають його до діяльності через систему мотивів, заохочень і покарань.

Це визначення доповнено нами у напрямку обліку сутності інноваційної діяльності, як активності суб'єктів різного рівня (підприємств, працівників, органів влади, суб'єктів фінансування інновацій), здійснюваної під зовнішнім впливом на їх інтереси для появи в них спонукального мотиву в інноваційному процесі для підвищення його ефективності. Стимулювання інноваційної діяльності є однією (при цьому центральною, найважливішою) зі складових функції мотивації, які повинні бути єдиним комплексом, мати здатність взаємозамінності і взаємодоповнюваності, що визначає необхідність розглядати всю систему мотивів і стимулів в цілісності [41].

Початковими положеннями в створенні такої цілісної системи мотивації інноваційної діяльності є виділення підходів, форм і рівнів її реалізації.

Розглянемо їх ідентифікацію в різних публікаціях. Так, в роботах [24, 36] науковці вважають, що стимулювання інноваційної діяльності здійснюється в трьох основних формах:

- 1) державна підтримка інноваційної діяльності;
- 2) позабюджетне фінансування;
- 3) мотивація учасників інноваційної діяльності.

За ознакою участі держави в процесі стимулювання інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту можна виділити наступні форми його реалізації: державну, недержавну та змішану (з частковою участю держави).

Такої думки дотримуються багато вчених, поділяючи ступінь участі державної та приватної сторін у цьому складному і невизначеному процесі.

Окремі дослідники втрачають приватну (організаційну) форму впливу, вважаючи базовим державне стимулювання інноваційної діяльності, орієнтоване на пріоритетні напрямки та критично важливі технології.

Розвиваючи виділення форм державного стимулювання інновацій в публікаціях [38, 42-43] пропонується чотири ознаки їх класифікації:

- стадії інноваційного процесу;
- суб'єкт стимулювання;
- спосіб стимулювання (на поворотній і безповоротній основі);
- форма отримання бюджетних доходів.

Більшість розглянутих форм державного стимулювання виділяється з точки зору фінансування витрат на інноваційну діяльність, таким чином, відображаючи раціонально-економічний підхід до цього процесу.

На нашу думку, форми стимулювання інноваційної діяльності двоєдині (володіють дуалізмом, подвійністю), маючи:

- матеріальну (фінансово-економічну);
- нематеріальну (соціально-психологічну) основу, що вельми логічно виділяють в межах стимулювання інноваційної діяльності персоналу в організаціях.

На нашу думку, ця форма - нематеріального стимулювання – повинна бути реалізована не тільки в рамках організації, але і на рівні держави, що дозволило нам виділити цивільний підхід до системи стимулювання інноваційної діяльності.

Стимулювання має також зовнішні і внутрішні способи проявів. Внутрішні фактори стимулювання зазвичай пов'язують з психологічними аспектами роботи співробітників, залежними від ціннісних установок і спонукань особистості.

Однак, на нашу думку, і у відносинах держава - підприємство необхідно виділяти внутрішню форму стимулювання, що визначається організаційною культурою компанії, загальними цінностями працюючих в ній співробітників.

Таким чином, і в цьому аспекті форми стимулювання інноваційної діяльності мають дуальну основу (рисунок 1.5):

- зовнішнє (стимулювання інноваційної активності організацій стейхолдерами);
- внутрішнє (стимулювання інноваційної діяльності відбувається всередині підприємства).

Спонукання до здійснення професійної діяльності відбувається ще до того моменту, коли людина приймає рішення працювати у певній сфері.

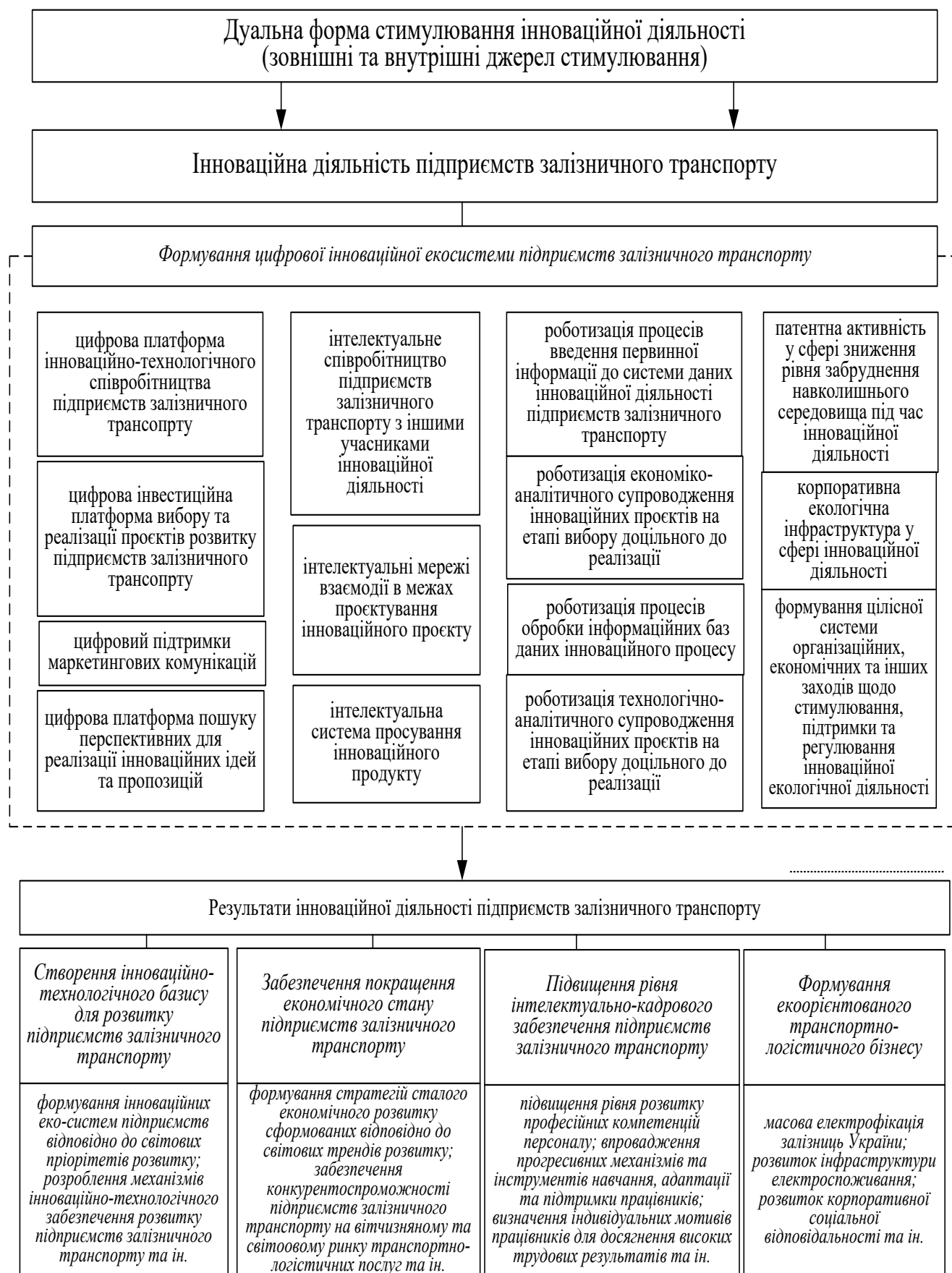


Рисунок 1.5 – Залежність інноваційної діяльності підприємства залізничного транспорту від дуальної форми стимулювання

Він вивчає, пізнає природу та значення моралі і етики, які формують фундамент і головні основи його подальшого ставлення до професійної діяльності.

Слід зазначити, що тільки усвідомлений, сприйнятий тією чи іншою особистістю стимул стає мотивом.

Мотивація співробітників серед форм і способів стимулювання інноваційної діяльності в сучасній економіці займає важливе місце.

Як правило, стимулювання персоналу всіх категорій, що працюють в організації, до здійснення інноваційної діяльності здійснюється у двох загальноприйнятих у вітчизняній практиці формах: матеріальної і нематеріальної.

Таким чином, всередині підприємств залізничного транспорту стимулювання інноваційної діяльності працівників також має дуальну основу, як щодо матеріального і нематеріального стимулювання їх праці, так і щодо внутрішнього і зовнішнього впливу на активність людини, що найчастіше пов'язують безпосередньо з поняттям мотивації і особистісно-поведінковим підходом до її здійснення.

Для скасування ймовірних мотиваційних прогалин в інноваційному циклі, від фундаментальних досліджень та концептуальних ідей до комерціалізації інновацій, необхідною є продумана система стимулювання інноваційної діяльності з дотриманням наступних положень, які сформовані нами шляхом інтеграції раціонально-економічного, цивільного та особистісно-поведінкового підходів.

По-перше, внутрішня і зовнішня мотивації взаємопов'язані між собою, і недоліки кожної з них знаходять негативні наслідки в результаті інноваційної діяльності.

По-друге, внутрішня мотивація більшої системи (країни, галузі, регіону, підприємства) стає зовнішнім фактором для діяльності суб'єкта нижчого ієрархічного рівня (регіону, організації, її працівників), що визначає архітектуру інноваційних мотивів і стимулів.

По-третє, в мотивації будь-якого рівня є об'єктивні, визначальні умови діяльності фактор, і суб'єктивні, внутрішні спонукання, пов'язані з інтересами атрактора.

Нами підтримується думка про те, що у продуктивного інноватора внутрішня мотивація (задоволення від творчого, інтелектуального процесу) переважає над зовнішньою (визнання, матеріальне винагорода за результат).

Хоча зовнішня та внутрішня мотивація взаємопов'язані, результати досліджень показують, що найбільших результатів в науці досягають ті вчені, для яких захопленість творчим процесом займає одне з провідних місць у структурі мотивів наукової діяльності.

До зовнішньої, по відношенню до інноваторів, відноситься робота керівників-лідерів інноваційно-орієнтованих компаній, які повинні бути компетентними у сфері впровадження інновацій, інакше вони не зможуть їх реалізувати. При цьому більшість керівників не високо оцінюють свої компетенції у сфері мотивації інновацій, що вимагає їх першочергового розвитку для використання широкого спектру способів впливу на творчих працівників.

У дослідженнях, що вивчають мотивацію інновацій, прийнято вважати, що зовнішня по відношенню до господарюючого суб'єкта, сила створює стимули, що визначають його поведінку, тому під стимулюванням інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту розуміють заходи державної підтримки.

Мета державного стимулювання інноваційної діяльності – оцінка впливу різних форм стимулювання інноваційної діяльності на інноваційну активність підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання, а також визначення на цій основі можливостей і напрямків інноваційного розвитку їх економіки.

Держава повинна здійснювати пряме фінансування інноваційних проектів, стимулювати інвестиції в інноваційні проекти з боку приватних і державних підприємств шляхом створення пільгових умов для тих підприємств, які впроваджують прогресивну техніку і технології, а також займаються науково-дослідною діяльністю. Аналіз напрямків підтримки розвитку інновацій та інновацій дозволяє говорити про те, що в зону інноваційної уваги сьогодні потрапляють переважно підприємства залізничного транспорту, а також ті, хто займається

сферою сільського господарства, ІТ та нанотехнологій, медицини та фармакології, гірничодобувної промисловості та енергетики.

Підтримка з боку держави містить як прямі, так і непрямі методи стимулювання.

Сукупність прямих методів стимулювання має на увазі застосування різноманітних форм, способів і видів фінансування інноваційних проектів, тоді як непрямі методи включають забезпечення інноваційно-орієнтованим підприємствам митних та податкових пільг.

Державна політика стимулювання інноваційної діяльності поступово змінювалася залежно від ступеня її впливу на економічне зростання економіки України і ресурсної трансформації її потенціалу.

Досить довго, в умовах дефіциту бюджетних коштів, практично до 2005 року про інноваційну діяльність не говорили і не писали, як про важливу, пріоритетну сферу для національного господарства. В цей період більше дбали про забезпечення стійкості розвитку і не вважали за необхідне підтримувати глобальні інновації, тільки лише деякі її інфраструктурні елементи, а інноваційна діяльність як система була самофінансованою в рамках великих високотехнологічних компаній.

Активізація інноваційної діяльності, поява у державної влади уваги до її підтримки належить до періоду 2006–2008 рр., коли стала більш потужною фінансово-ресурсна база держави, і виникла економічна ситуація, яка дозволила зорієнтувати національне господарство на шлях переходу до інноваційної моделі розвитку. У цей період вводяться перші заходи держпідтримки інновацій, зростають державні витрати на НДДКР, розширюється спектр інструментів стимулювання інноваційної діяльності, для чого в цей час введено заходи податкового характеру (скорочення термінів списання витрат на дослідження і розробки, амортизаційна премія та ін.), створені великі фінансові інститути активно розширювалася інноваційна інфраструктура (техніко-впроваджувальні зони, технопарки). Фінансова криза 2008-2009 років змістила підтримку інновацій на задній план. Виділені фінансові ресурси на інноваційні проекти в рамках

державних цільових програм були секвестовані, а отримані таким чином кошти були переорієнтовані на відновлення втрат від кризи.

Проте ця криза мала і деяке позитивне забарвлення, оскільки була переоцінена в бік підвищення стратегічна роль нововведень та інноваційної діяльності для вітчизняної економіки, та інноваційна політика зайняла стійке місце в складі провідних пріоритетів країни.

Як вважають фахівці, наразі знову приведені в дію раніше сформовані механізми стимулювання інноваційної діяльності (податкові пільги, добудовування системи фінансових інститутів розвитку), а також створені нові (технологічні платформи великих, пайові субсидії (matchinggrants)).

В даний час заходи стимулювання інноваційної діяльності як частина інноваційної політики мають широкий спектр реалізації: від лише фінансової підтримки інноваційно інвестиційних проектів до організації цифрових платформ для активного діалогу та співпраці всіх стейкхолдерів. Вплив кожного з інструментів стимулювання (різноманітних за специфікою і передбачуваних ефектів) на інноваційну активність господарюючих суб'єктів вельми неоднозначно, по-різному оцінюється експертами, топ-менеджментом великих компаній і представниками влади. Відзначимо, що на сьогоднішні прийнято і затверджено ряд програм інноваційного розвитку та нормативних актів, які регламентують створення організацій, що підтримують інноваційну активність підприємств, які надають інформаційну та фінансову підтримку в сфері інновацій.

Інноваційна підтримка з боку держави повинна бути систематичною і формуватися індивідуально з урахуванням особливостей діяльності і регіональних особливостей території. Видається логічним створити підрозділ для розгляду найбільш привабливих інноваційних проектів розвитку території.

Подальше вдосконалення державної підтримки інноваційної діяльності та фінансово-кредитних форм державного стимулювання інноваційних процесів полягає в: формуванні податкових пільг, зниженні числа оподаткованого прибутку, пільгового кредитування та спрощення реєстрації результатів інноваційних винаходів.

Розвиток системи стимулювання інноваційної діяльності в нашій країні здійснюється також шляхом надання бюджетних грантів в сфері економіки для:

- проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт (НДДКР);
- розробки та реалізації державними корпораціями та компаніями з державною участю корпоративних програм інноваційного розвитку;
- посилення державної підтримки інноваційно-активних малих компаній через фонд сприяння розвитку малих форм підприємств в науково-технічній сфері;
- встановлення термінів амортизації для нематеріальних активів, які безпосередньо використовуються в науково-технічній та виробничій діяльності;
- підтримки через цільові програми, формування інноваційних кластерів за участю університетів, наукових установ, корпорацій, компаній з державною участю.

Стимулювання інновацій тісно пов'язане із залученням спільних інвестицій в інноваційні проекти і залежить від сформованої структури фінансування інноваційної діяльності. Існують численні, взаємопов'язані, системно інтегровані способи стимулювання інноваційної діяльності, які здійснюються в різних формах.

1.3 Формування та розвиток інноваційного потенціалу підприємств залізничного транспорту

Без якісно сформованого інноваційного потенціалу підприємства залізничного транспорту не можливий його розвиток. Якщо говорити про конкретні напрямки, які складають основу його формування та стимулювання розвитку інноваційної діяльності (що виділено в наукових працях [3, 9, 10]), то можна виділити два рівні: внутрішній та зовнішній. Отже, державний рівень стимулювання інноваційної діяльності належить до його зовнішньої форми, до

складу якої входять способи впливу на рівень активності організацій в матеріальній (фінансово-економічній) та нематеріальній (патріотичній) формі.

Таким чином, в цілому ефективно сформована система інструментів стимулювання інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту залізничного транспорту спроможна позитивно вплинути на розвиток їх інноваційного потенціалу (рисунок 1.6).

Способи нематеріального, впливу на інноваційну активність організацій в даний час практично не використовуються, що є серйозним невикористаним резервом її зростання.

Організаційний рівень стимулювання інноваційної діяльності передбачає зовнішні і внутрішні, моральні і матеріальні форми впливу на інноваційну діяльність персоналу компанії, включаючи:

- активізацію розробки та впровадження інновацій з використанням організаційних систем матеріального і морального стимулювання;
- мотивацію фахівців на основі внутрішніх спонукань до цікавої, творчої роботи.

Традиційно теоретики і практики, що мають відношення до сфери управління, робили ставку на досить обмежений набір інструментів стимулювання працівників, акцентуючи при цьому увагу на зовнішніх методах мотивації, що носили переважно зовнішній характер (формування у співробітника страху бути звільненим, оштрафованим, позбавленим пільг і преференцій та ін.).

Однак трансформація індустріального суспільства спочатку в постіндустріальний, а потім й інформаційний соціуми, що спричинила за собою, з одного боку, якісну зміну самих систем управління і регульованого ними економічного базису, а з іншого - розвиток процесів глобалізації, цифровізації з супутнім розвитком мережі міжнародних структур і призвела до того, що накопичений досвід мотивації персоналу в значній мірі знецінилися.

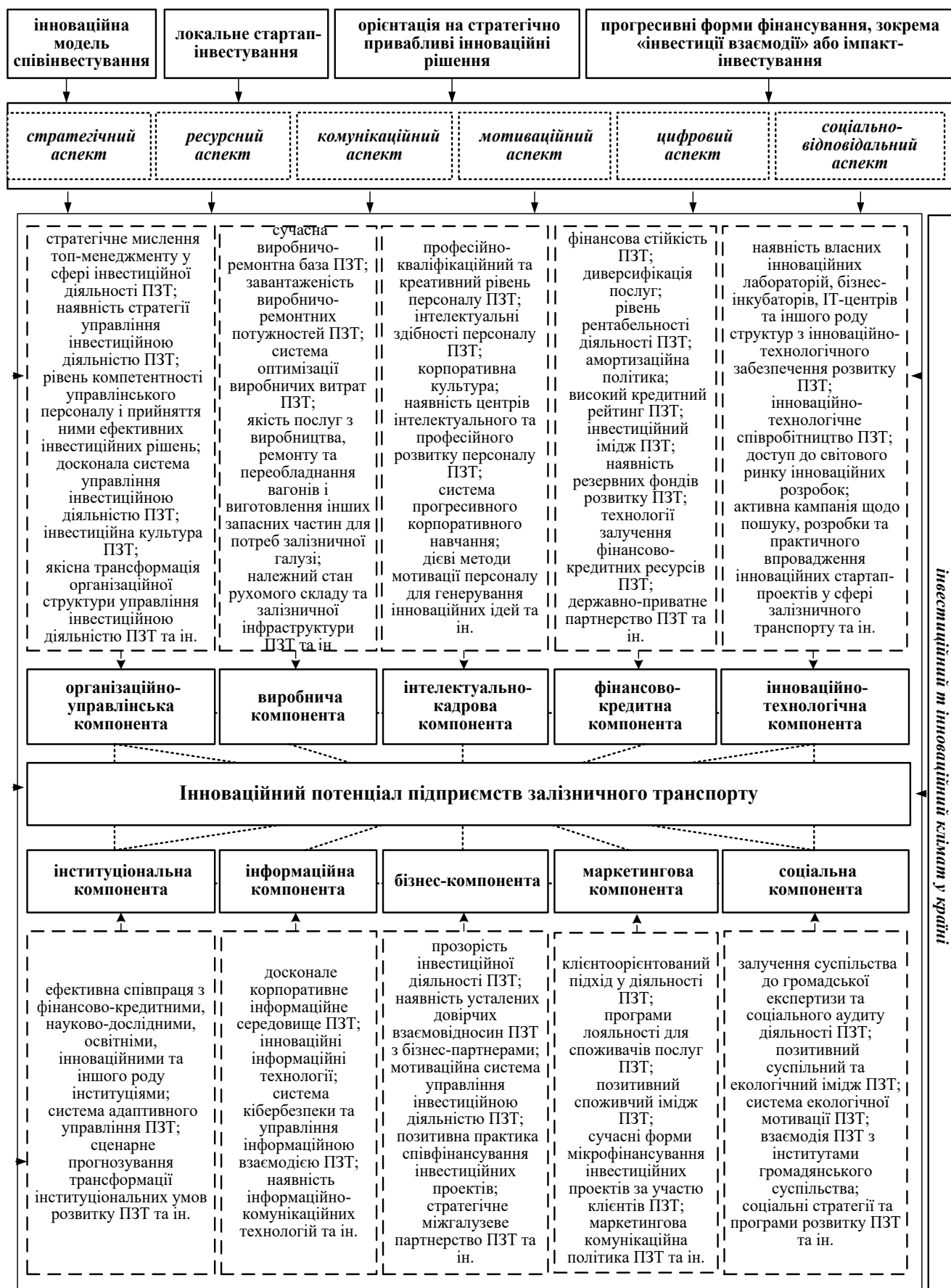


Рисунок 1.6 – Вплив інструментів стимулювання інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту на розвиток їх інноваційного потенціалу

Останнє, поряд з інтенсифікацією процесів цифровізації та зростанням управлінських ризиків, закономірно актуалізувало завдання узагальнення досвіду стимулювання власного персоналу міжнародними інноваційно-активними організаціями-структурами, найбільшою мірою адаптувалися до реалій нової дійсності.

Звертаючись до цієї теми, в першу чергу необхідно відзначити, що всі існуючі в даний час системи мотивації співробітників, використовувані міжнародними організаціями, не є повністю оригінальний. Майже кожна з них являє собою різні варіанти комбінації одних і тих же методів, оригінальні підходи виробляються досить рідкісно.

При цьому особливо слід відзначити той факт, що більшість використовуваних систем мотивації є результатом синтезу двох підходів, які умовно прийнято позначати як американський і японський.

Перший має на увазі наявність вираженого акценту на матеріальну винагороду, культивування конкуренції між окремими співробітниками структурними підрозділами, використання звільнень як методу санації компанії від невдач.

Другий підхід, навпаки, базується на виробленні у представників персоналу почуття корпоративності, причетності, виховання внутрішньої свідомості, що дають в сукупності ефект ототожнення працівником власних життєвих цілей із завданнями розвитку організації.

Крім того, японський підхід до вирішення проблеми мотивації включає в себе активні зусилля з боку роботодавця, спрямовані на підготовку та перепідготовку, підвищення рівня кваліфікації персоналу.

Подібна політика, з одного боку, спрямована на задоволення потреби працівника в саморозвитку, а з іншого - містить формування у представників персоналу або «комплексу боржника», або особистої прагматичної зацікавленості в приналежності до організації.

Важливо підкреслити, що дана модель також має на увазі агонізм – змагальність, з тією лише відмінністю, що програш в ході конкуренції не

розглядається в якості відбракованого матеріалу, а саме поразка перетворюється на початок нового раунду змагання. За рахунок цього програш перетворюється з фактора, що пригнічує волю співробітника до подальших дій, в потужний стимул у вигляді бажання взяти реванш.

Для того, щоб досліджені форми стимулювання інноваційної діяльності привести в дію і отримати очікуваний від них результат у вигляді створення якісного інноваційного потенціалу, що дозволить забезпечити своєчасне створення, впровадження та використання нововведень, що сприятиме зростанню і розвитку інноваційної економіки, необхідний відповідний механізм.

Висновок за розділом 1

Формування цифрової економіки, загострення конкуренції, агресивність зовнішнього середовища в державі вимагають вироблення нової інноваційної ідеології, яка буде орієнтована на нововведення і буде пронизувати всі рівні управління підприємствами залізничного транспорту. Інноваційна економіка в умовах розвитку суспільства знань, характеризується провідним значенням інноваційної активності суб'єктів науки і виробництва, зростанням науково-технічного виробництва, наукомістких технологій, інтелектуалізацією факторів виробництва, які формують завдяки інноваціям новий технологічний уклад.

Складовими елементами інноваційної економіки є: людський (капітал здоров'я, трудовий капітал, інтелектуальний капітал, культурно-моральний капітал), природний (ресурсний) і відтворювальний капітали, то можна виділити наступні критерії інноваційної економіки, а саме: - рівень інноваційної складової продуктивних сил; ступінь духовної інтелектуалізації соціально-виробничих відносини; рівень інноваційної інфраструктури економіки та її сегменти; рівень технологічного укладу інноваційної економіки; рівень професіоналізації кадрового складу; спрямованість на вирішення ресурсних та екологічних проблем.

Дослідження показали, що в сукупності досліджених категорій інноваційної економіки важливе місце займає інноваційний процес, що є основою для ефективного управління інноваційною діяльністю підприємства. Інноваційний процес має складну структуру і послідовність реалізації, потребує своєчасних управлінських дій та методів активізації.

З метою визначення останніх в роботі було виділено фактори, що є стримуючими для інноваційного розвитку вітчизняних підприємств залізничного транспорту.

Дослідження результативності вивчених сучасних способів активізації інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту дозволило співставити їх з проблемами розвитку інновацій в українській економіці, визначивши можливості їх вирішення. Встановлено шляхи вирішення проблем в інноваційній сфері.

Відзначено, що активізація інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту є одним з найбільш дієвих механізмів соціально-економічних перетворень, способи активізації яких мають зовнішню (державну) і внутрішню (внутрішньоорганізаційну) форму здійснення. Доведено, що незважаючи на різнобічність таких механізмів стимулювання інноваційних змін, необхідно забезпечити їх узгодженість з метою забезпечення ефективності управління інноваційною діяльністю. Лише в такому випадку може бути досягнута цільова результативність здійснюваних заходів стосовно забезпечення інтересів всіх стейкхолдерів щодо інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту в стратегічному аспекті. Під час досліджень визначено вплив інструментів стимулювання інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту на розвиток їх інноваційного потенціалу.

2 Діагностика фінансово-економічного стану підприємства залізничного транспорту

2.1 Загальна характеристика діяльності станції Ніжин

Залізнична станція Ніжин Київської дирекції залізничних перевезень забезпечує приймання, відправлення і пропуск поїздів, формування і розформування составів, приймання і видачу вантажів, виконання пасажирських і вантажних операцій, ремонт рухомого складу тощо.

Залізнична станція Ніжин є виробничим відокремленим структурним підрозділом залізниці, який, здійснюючи в регіоні своєї діяльності оперативно-господарське використання майна залізниці, забезпечує організацію перевезень пасажирів і вантажу, а також взаємодію й координацію виробничого процесу з іншими господарськими одиницями та функціональними структурними підрозділами апарату управління залізниці, державними органами прикордонного, митного та інших видів контролю при переміщенні через державний кордон транспортних засобів, вантажів і культурних цінностей.

Станція в своїй діяльності керується Конституцією і законами України “Про транспорт”, “Про залізничний транспорт”, “Про державний кордон України”, Положенням про пункти пропуску через державний кордон, Статутом залізниць України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457, Правилами технічної експлуатації залізниць України, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996 р. № 411 та зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 25.02.1997 р. за № 50/1854 із змінами і доповненнями, внесеними наказами Міністерства транспорту України від 8.06.1998 р. № 226, від 23.07.1999 р. № 386 від 19.03.2002 р. № 179, Правилами перевезень вантажів, Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, постановами Верховної Ради України, постановами і розпорядженнями Кабінету Міністрів України, Міжнародними

угодами, нормативними актами Міністерства транспорту та зв'язку України і Укрзалізниці, залізниці та дирекції залізничних перевезень, іншими чинними законодавчими та нормативно-правовими актами, а також положенням.

На станції формуються технічні маршрути, що прямують на великі відстані без переробки на попутних технічних станціях, дільничні, збірні, вивізні та передаточні поїзди, може виконуватися навантаження, вивантаження на місцях загального користування і під'їзних коліях.

Станція на підставі доручення від імені залізниці укладає договори на здійснення діяльності у сфері транспортних послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів та пасажирів (навантаження, вивантаження, зважування, експедирування тощо), а також може здійснювати (не завдаючи збитків основному виробництву) інші види діяльності, що не заборонені законодавством України.

Станція веде оперативний, податковий, статистичний і бухгалтерський облік всіх господарських операцій, складає місячні, квартальні і річні звіти.

Майно станції – це складова частина основних, оборотних засобів й інших цінностей залізниці, сукупного технічного оснащення засобів механізації і автоматизації та іншого майна залізниці, яке в залежності від характеру та обсягу функціональних обов'язків станції, використовується за цільовим призначенням для забезпечення приймання, відправлення і пропуску поїздів, формування і розформування составів, виконання пасажирських та вантажних операцій тощо, і є неподільним, закріплюється за станцією на правах оперативного користування.

Майно станції формується за рахунок:

- доходів від реалізації продукції (робіт, послуг);
- безоплатних та благодійних внесків, пожертвувань організацій і громадян;
- майна переданого їй в господарське управління;
- інших джерел, не заборонених законом.

Основними завданнями станції Ніжин є:

- виконання планів і завдань з перевезення вантажів;
- забезпечення безпеки руху поїздів і маневрової роботи, безпеки працівників залізничного транспорту і пасажирів, збереження вагонів, рухомого складу і

вантажів, забезпечення вимог охорони навколишнього природного середовища, протипожежної безпеки;

- розвиток та утримання у робочому стані і раціональне використання споруд та обладнання, що знаходиться на балансі станції, впровадження новітніх досягнень науки, техніки та технологій, максимальне використання виробничих потужностей, підвищення рівня автоматизації виробничо-технічних процесів;

- розвиток та розширення сфери транспортних послуг споживачам без обмеження за ознаками форм власності та видів діяльності;

- підвищення ефективності господарської діяльності, удосконалення фінансово-економічної роботи;

- зниження експлуатаційних витрат і собівартості перевезень, підвищення продуктивності праці і рентабельності перевезень;

- надання платних послуг у порядку, встановленому чинним законодавством України;

- здійснення рекламної діяльності згідно Закону України „Про рекламу”.

Керівництво станцією ім. Ніжин здійснює начальник станції. Грошові кошти станції складаються з прибутків, одержаних від виконаних робіт та наданих послуг, а також від інших видів фінансово-господарської діяльності та інших надходжень, не заборонених чинним законодавством України.

Станція проводить господарську діяльність згідно з планом на основі ефективного використання існуючих технічних засобів, трудових, матеріальних, фінансових ресурсів та інших внутрішніх резервів виробництва, при дотриманні режиму економії та забезпеченні збереження матеріальних цінностей, а також за рахунок впровадження досягнень науки, техніки і прогресивної технології у відповідності з діючим законодавством і з метою підвищення продуктивності праці та зниження собівартості перевезень.

Фінансування станції за виконаний обсяг роботи по перевезеннях здійснюється за рахунок доходів від перевезень.

У розпорядження станції від залізниці та Київської дирекції залізничних перевезень надходять кошти за виконану експлуатаційну роботу, а також доходи

станції за надані послуги населенню, підприємствам і організаціям та інші надходження, передбачені фінансовими планами.

Планування, надходження і використання доходів від допоміжної діяльності та контроль за їх використанням господарствами залізничних станцій проводиться відповідно до Інструкції про порядок планування, одержання, використання, контролю за надходженням доходів залізничних станцій від надання додаткових послуг.

З метою збільшення доходів станція може розширювати підсобно-допоміжну діяльність, використовуючи ціни за вільними тарифами відповідно до розроблених і затверджених калькуляцій та укладених договорів.

Станція контролює виконання вантажовідправниками і вантажоодержувачами, власниками під'їзних колій правил перевезення вантажів на залізничному транспорті, технічних умов навантаження і кріплення вантажів, технологічних нормативів на виконання навантажувально-розвантажувальних робіт і технологічних норм обігу вагонів на під'їзних коліях та безпосередньо станціях, вимог нормативних документів щодо схоронності вагонного парку.

Станція разом з підрозділами воєнізованої охорони залізниці організовує і здійснює заходи щодо збереження вантажів на станційних коліях, вантажних районах, контейнерних пунктах та інших місцях виконання вантажної роботи; додержання пропускового режиму, забезпечення режиму таємниці і виконання заходів з проти терористичної діяльності.

Станція забезпечує виконання обсягів перевезень відповідно до плану, встановлених технологічних норм на виконання операцій та завдань щодо перевезення вантажів та пасажирів при безумовному забезпеченні безпеки руху.

Керівництво станцією здійснює начальник станції. Начальник станції призначається на посаду начальником залізниці за узгодженням з відповідним головним управлінням Укрзалізниці (перевезень, комерційним, пасажирським).

Керівництво станцією забезпечується начальником станції через апарат, організаційна структура якого затверджується начальником залізниці (начальником Київської дирекції залізничних перевезень).

Розподіл обов'язків між керівниками станції і порядок їх підпорядкування затверджується наказом начальника станції.

Повноваження трудового колективу станції реалізуються загальними зборами (конференцією) згідно з чинним законодавством України.

Взаємовідносини трудового колективу станції з адміністрацією станції регулюються чинним законодавством, Положенням й колективним договором.

2.2 Обсягові та якісні показники діяльності підприємства

Комплексний аналіз діяльності підприємства, як і його фінансово-економічний стан базується на дослідження об'ємних показників таких як: відправлення, навантаження та вивантаження, вагонів.

Організація аналітичної роботи на підприємстві повинна відповідати наступним вимогам, таким як: науковий характер аналізу, обґрунтований розподіл обов'язків щодо проведення аналізу між окремими виконавцями, ефективність аналізу, забезпечення інформаційної та методичної підготовки аналізу, планування та контроль аналітичної роботи, реальність та об'єктивність аналізу [44].

Аналітична робота на підприємстві повинна проводитись за такими етапами:

- 1) виділення суб'єктів та об'єктів аналізу, вибір організаційних форм їх дослідження та розподіл обов'язків між окремими дослідниками;
- 2) планування аналітичної роботи;
- 3) інформаційне та методичне забезпечення аналізу;
- 4) аналітична обробка даних про хід та результати господарювання;
- 5) оформлення результатів аналізу;
- 6) контроль за впровадженням у виробництво пропозицій, що зроблені за результатами аналізу.

Завданням даного аналізу є поліпшення ефективності роботи залізниці, обслуговування вантажовідправників; контроль та пошук резервів поліпшення

діяльності залізниці; на основі оцінки виконання плану та динаміки обсягових показників за декілька років складання поточних та перспективних планів, в тому числі планування якісних показників, планування структурних змін.

Інформаційними джерелами аналізу є:

- Форма ЦО – 12 «Звіт про перевезення вантажів, пробіги та доходи». Містить інформацію про вантажообіг та обсяг перевезення вантажу усього по залізниці та за видами сполучень;

- Форма РО – 10 «Звіт про вантаження за найменуванням вантажів». Містить інформацію про навантаження в тонах і вагонах по видам вантажів, середнє статистичне навантаження по видам вантажів;

- Форма ЦО – 27 «Звіт про відправлення пасажирів по станціям».

Значення та динаміку цих показників представлено у таблицях 2.1, 2.2.

Таблиця 2.1 - Об'ємні показники по станції

Показники	2018 р	2019 р	2020 р	2021 р
Відправлення, вагонів	296141	281612	180202	198889
Навантаження, вагонів	1554	1452	1047	1062
Вивантаження, вагонів	9875	9736	4196	5246

В цілому з 2018 року по 2021 рік постерігається істотне скорочення всіх показників, що характеризують обсяг виконаних робіт по станції. Якщо розглядати більш детально, то критичним є 2020 рік, а в 2021 році показники несуттєво, але збільшуються порівняно з 2020 роком. Негативна динаміка в 2020 році обумовлена пануванням в нашій державі коронавірусу.

У 2021 році спостерігаються позитивні тенденції у зміні всіх показників (відправлення вагонів збільшилось на 10%; навантаження вагонів збільшилось на 2%; вивантаження вагонів збільшилось на 25%).

Таблиця 2.2 – Динаміка об’ємних показників по станції

Показник	2020/2019		2021/2020		2021/2019	
	Абс., (+,-)	Від., (%)	Абс., (+,-)	Від., (%)	Абс., (+,-)	Від., (%)
1	2	3	4	5	6	7
Відправлення, вагонів	-101410	64	+18687	110	-82723	71
Навантаження, вагонів	-405	72	+15	102	-390	73
Вивантаження, вагонів	-5540	43	+1050	125	-4490	54

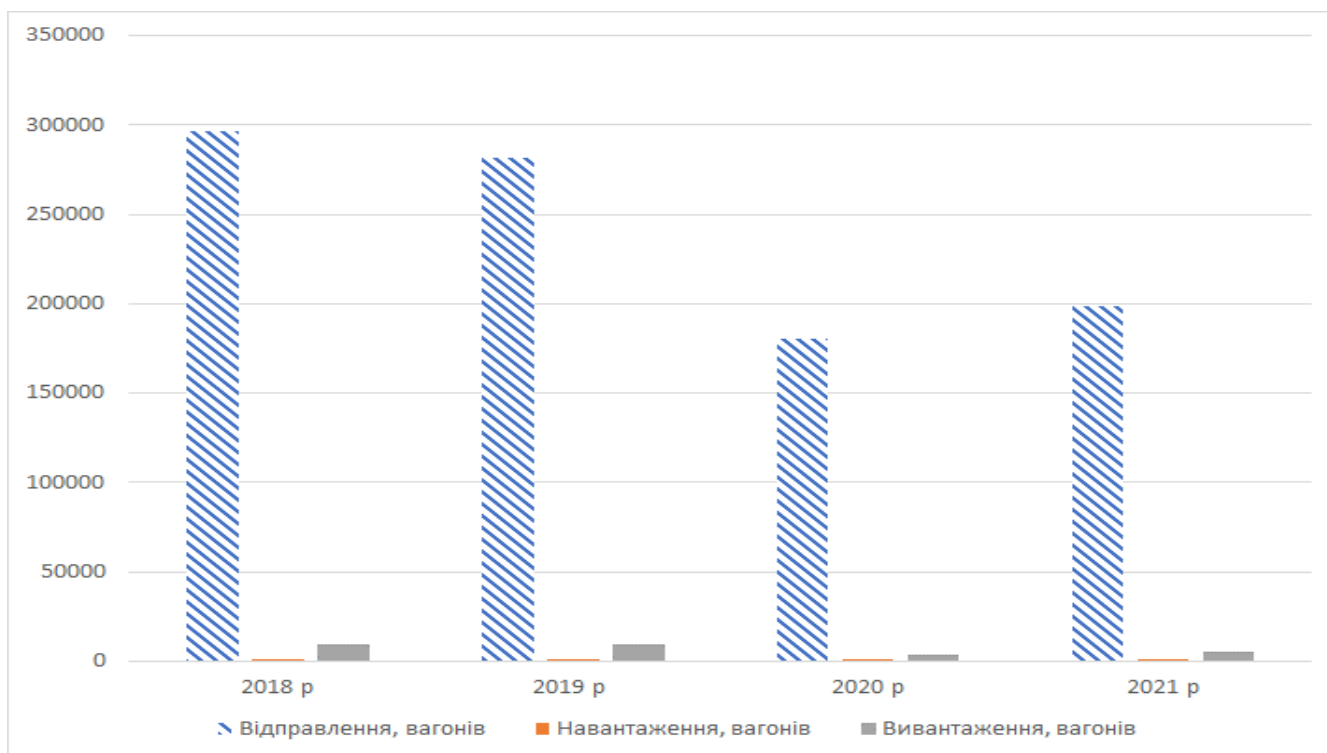


Рисунок 2.1 – Динаміка обсягових показників за 2018 – 2021 рр.

Однак, слід зазначити, що зміни слід вважати позитивними у порівнянні з 2020 роком, а ось порівняно із 2019 роком відбувається суттєве скорочення. Це є

свідченням того, що хоча залізниця і збільшила обсяги виконаних робіт у 2021 році, проте дане зростання є несуттєвим.

Проведемо аналіз якісних показників по станції в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3 – Якісні показники роботи станції

Показники	2018	2019	2020	2021
1	2	3	4	5
Статичне навантаження, тон/ваг	46,8	46,8	52,8	52,9
Простій вагонів:				
- з переробкою, год	18,4	17,10	52,20	26,70
- без переробки, год	5,7	5,70	4,50	4,50
- на 1 вантажну операцію, год	40,5	40,80	40,30	41,99

2.3 Аналіз ефективності використання трудових ресурсів

Завданням аналізу є: шляхом порівняння фактичних показників з плановими, виявлення причин невиконання плану та їх скасування; виявлення причин плинності кадрів; виявлення резервів підвищення продуктивності праці та зниження непродуктивних витрат робочого часу; недопущення перевитрат ФОП.

Оскільки залізниця є державним підприємством основні показники її діяльності плануються, тому при аналізі приділяють увагу порівнянню фактичного значення показників з плановим. Окрім цього існують нормативні акти відносно регулювання заробітної плати та фонду оплати праці, які стосуються підприємств-монополістів, тому при аналізі приділяють увагу їх дотриманню.

Показники, які плануються: чисельність штату основної діяльності (Ч) та на перевезеннях (або скорочення штатів), темп зростання продуктивності праці $T_{РПР}$; фонд оплати праці, кількість днів без утримання.

Головна задача, яка переслідується при плануванні співставлення обсягів перевезення та штату та приведення їх у відповідність.

Для цього використовується наступні інформаційні джерела Ф.1-Т(ЦТО) – «звіт праці» у якому наведена інформація про контингент, обсяг перевезень, фонд оплати праці; середню заробітну плату.

Ф.4-Т – Звіт про виконання норм виробітки та заробітну плату робітників окремих професій та служб. Плановий бюджет використання робочого часу та інші планові показники цього розділу. Постанови та накази Укрзалізниці та уряду, які стосуються регулювання праці.

Цей аналіз проводиться у такій послідовності [45].

1 Аналіз руху та структури робочої сили.

Аналізують контингент основної діяльності та контингент на перевезеннях. Контингент основної діяльності залізниці включає контингент на перевезеннях (експлуатаційний штат), контингент, зайнятий на ремонтах основних фондів, контингент підсобно-допоміжної діяльності, інший контингент операційної діяльності.

У процесі цього аналізу оцінюється: плинність кадрів (коефіцієнти загального обігу та плинності кадрів), визначаються причини плинності; структура робочої сили у тому числі за складом по професіям, по віковому рівню, по рівню освіти; співставлення розряду робіт та розряду робітників (наприклад якщо у середньому розряд робіт перевищує розряд робітників можлива неякісна робота та втрата прибутку або навпаки, якщо розряд робітників перевищує розряд робіт маємо перевитрату фонду оплати праці); співставляють обсяг робіт та кількість робітників та при заданому рівні продуктивності виявляють чи є зайвий персонал, якщо аналіз проводити по основним видам робіт можна виявити працівників якої професії та кваліфікації не вистачає або навпаки.

2 Аналіз фонду робочого часу. У процесі аналізу головне виявити непродуктивні витрати робочого часу у тому числі простої (внутрішньо змінні, цілодобові) та понаднормову роботу. Виявляють причини простоїв та понаднормової роботи та оцінюють їх вплив на оплату праці та собівартість.

3 Аналіз продуктивності праці.

На залізничному транспорті для оцінки продуктивності праці можливо використовувати як натуральний, так і вартісний показник але частіше використовують натуральний. Продуктивність праці виміряють або виробленням, тобто кількістю продукції, виробленої одним працівником в одиницю часу (рік, місяць, годину), або витратою робочого часу (праці) на виробництво одиниці продукції. По основній діяльності залізничного транспорту - перевезення вантажів і пасажирів - продуктивність праці визначають в приведених тонно-кілометрах, що доводиться на одного працівника експлуатаційного контингенту в рік.

Вимірювання продуктивності праці по галузях господарства залізничного транспорту і галузевих лінійних підприємствах має ряд особливостей. Вимірниками її є не одиниці кінцевої продукції, а одиниці продукції, характерної для даного підприємства. Для визначення продуктивності праці галузевого лінійного підприємства або галузі господарства транспорту об'єм роботи, вираженої в тонно-кілометрах брутто, вагоно-кілометрів вантажних вагонів, поїздо-кілометрах, ділять на чисельність працівників, зайнятих в даній галузі або підприємств по експлуатації. Вимірником продуктивності праці в кінцевому випадку буде прийом і відправлення вагонів по станції.

Вирішальний вплив на зростання продуктивності праці на залізничному транспорті надає механізація колійних робіт, вантаження і вивантаження, застосування нових типів локомотивів і вагонів, нових засобів регулювання руху потягів. Як правило реконструктивні заходи дають у результаті економію в чисельності працівників експлуатаційного контингенту.

На продуктивність праці великий вплив надає поліпшення якісних показників використання рухомого складу - ваги потягу, дільничної швидкості, навантаження вагону, середньодобового пробігу.

Розглянемо робочий час, його поняття, структуру і використання.

Робочий час встановлюється законодавчо КЗОТ не більше 40 годин у в тиждень, а для роботи з важкими і шкідливими умовами праці не більше 36 годин.

Робочий час - це законодавчо встановлений період часу, в течії котрого працівники повинні виконувати свої обов'язки. Тривалість цього часу в перебігу доби має назву робочий день [46].

Продуктивний час - час на підготовку, власне виконання і завершення виробничого завдання. Поділяється на: підготовчо-заклучний час пов'язаний з підготовкою до роботи і її завершення; оперативний час на безпосереднє виконання заданих операцій (основне допоміжне) [47].

Час обслуговування робочого місця - час на підготовку робочого місця, обслуговування його (мастило, прибирання устаткування).

Непродуктивний час [48]: випадкова робота, не передбачена завданням, але викликана випадковою необхідністю (виправлення браку, інструменту); зайва невиробнича робота, що не робить приросту продукції.

Час перерв, в перебігу робочого дня, коли працівники не працюють (регламентовані, не регламентовані). Режим робочого часу і відпочинку для кожної категорії працівників, зайнятих на цілодобових роботах, передбачає нормальне чергування роботи і відпочинку в денний і нічний робочий час. Розглянемо використання робочого часу на станції (таблиця 2.4).

Таблиця 2.4 – Використання робочого часу на станції

Показники	2018рік	2019 р	Відхи- лення	2020р	Відхи- лення	2021 р	Відхи- лення
1	2	3	4	5	6	7	8
Відпрацьовано 1 робітником, діб	252	250	-2	250	0	251	1
Середня тривалість робочого дня, год.	7,3	7,4	0,1	7,3	-0,1	7,4	0,1

Продовження таблиці 2.4

1	2	3	4	5	6	7	8
Фонд робочого часу, годин	332968	321900	-11068	304775	-17125	297184	-7591

Як свідчать дані таблиці 2.4 загальний фактичний фонд робочого часу на станції зменшився на 11068 год. у 2019 р., 17125 год. у 2020, та 7591 год. у 2021 році. Коливання тривалості робочого дня від 7,3 до 7,4 годин пов'язано з трьохзмінним робочим днем.

Проведемо аналіз трудових показників по станції, в таблиці 2.5.

Таблиця 2.5 - Показники з праці по станції

Показник	2018	2019	2020	2021
1 Середньоспискова чисельність, чол, всього в тому числі:	191	192	193	193
- експлуатація, чол	177	178	181	190
- допоміжна діяльність, чол	14	14	12	3
2 Фонд оплати праці, тис. грн, всього, в тому числі:	5077,1	5145,6	5331,8	6296,7
- експлуатація, тис. грн	4758,0	4821,0	5054,6	6204,1
- допоміжна діяльність, тис. грн	319,1	324,6	277,2	92,6

Загалом по підприємству кількість робітників майже не змінилась. Проте, слід звернути увагу на зміну у структурі працівників. За останні три роки чисельність робітників, що зайняті в експлуатаційній діяльності зросла з 177 чол. у 2018 році до 190 чол у 2021 р., кількість робітників зайнятих в підсобно-допоміжній

діяльності навпаки суттєво скоротилась (з 14 чол. у 2018 році до 3 чол. у 2021 році). Проаналізуємо продуктивність праці по станції в таблиці 2.6.

Таблиця 2.6 - Продуктивність праці по станції

Показники	2018	2019	2020	2021
1 Відправлення вагонів, ваг	296141	281612	180202	198889
2 Середньоспискова чисельність з експлуатації, чол	177	178	181	190
3 Продуктивність праці, ваг/чол.	1673	1582	996	1047

Продуктивність праці у 2021 р. 1047 ваг/чол. У 2020 році порівняно з 2019 роком вона зменшилась на 586 ваг/чол, а в 2021 році порівняно з 2020 роком збільшилась на 51 ваг/чол. В 2021 році порівняно з 2019 роком вона зменшилась на 535 ваг/чол. Виконаємо порівняння темпів зростання продуктивності праці та середньомісячної заробітної плати (рисунк 2.2).

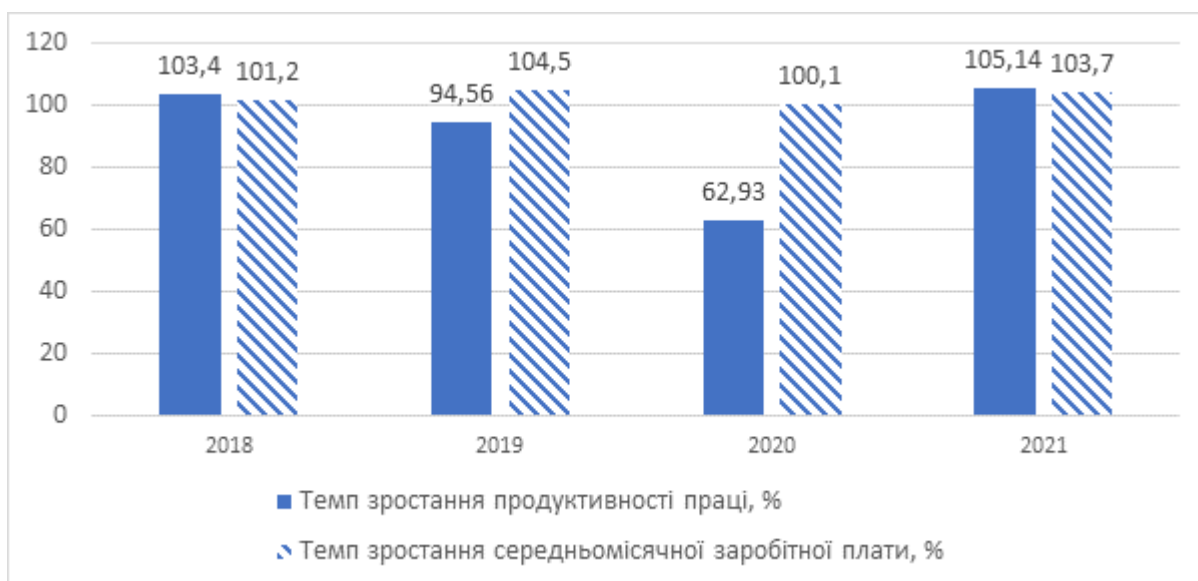


Рисунок 2.2 - Порівняння темпів росту середньомісячної заробітної плати та продуктивності праці

Дослідження темпів росту середньомісячної заробітної плати дозволяє дійти висновку, що на підприємстві відбувається щорічне її зростання. Найменші темпи зростання спостерігаються в 2020 році (через наслідки коронакризи), найбільші – в 2019 році.

Якщо детально аналізувати дані рисунка 2.2, то можна відмітити, що темпи росту середньомісячної заробітної плати завжди більші ніж темпи росту середньомісячної заробітної плати. Даний факт свідчить, що на підприємстві відбувається відносна перевитрата фонду оплати праці, а сама заробітна плата втратила свою мотиваційну функцію.

2.4 Аналіз стану та ефективності використання основних фондів

Завданням цього аналізу є підвищення ефективності використання рухомого складу та інших основних фондів залізниці, ліквідація простоїв обладнання або рухомого складу, продаж зайвого обладнання, заміна застарілих основних фондів та інше; перевірка стану основних фондів та складання плану оновлення та ремонту основних фондів, плану капіталовкладень [49].

Використовуються наступні інформаційні джерела:

- 1) форма №11 – основних фондів (звіт про стан та рух основних фондів) – надається інформація про наявність основних фондів на початок та кінець року по первісній та залишковій вартості взагалі та по групам основних фондів; знос основних фондів та їх рух;
- 2) додатки до річного фінансового звіту (Ф №5);
- 3) інформація з технічних паспортів;
- 4) інвентарні картки обліку основних фондів (можуть бути у електронному варіанті).

Усі показники цього аналізу діляться на узагальнюючі та індивідуальні [50]:

1) узагальнюючі – за їх допомогою характеризується ефективність використання усіх основних фондів. Це натуральний та вартісний показники фондівіддачі, рентабельність перевезень;

2) специфічні (індивідуальні) – це показники, за допомогою яких аналізуються ефективність використання окремих груп основних фондів. До них належать такі як: середньодобова продуктивність вагону та локомотиву, оборот вагонів, кількість та вартість ремонту на 1 м² площі чи одного ремонтного стійла.

Виконується аналіз у наступній послідовності:

1 Аналіз стану, руху та структури основних фондів. Аналіз стану основних фондів виконується за допомогою таких показників як коефіцієнт зносу і коефіцієнт придатності. Окрім цього фізичний стан характеризується за допомогою порівняння нормального строку служби обладнання чи рухомого складу з фактичним, може бути складена таблиця «Структура основних фондів за віковим складом». Моральний знос основних фондів оцінюється за допомогою існуючих на залізниці основних фондів з найкращими зразками в світі.

Рух основних фондів оцінюється за допомогою таких показників як коефіцієнт вибуття, оновлення та введення, які показують, яка частина основних фондів відповідно вибула, оновилась та була введена.

Розглянемо структуру основних фондів. З початку виділяють активні та пасивні основні фонди, потім розраховують структуру по групам основних фондів відповідно до форми 11-ОФ (будівлі та споруди, передавальні пристрої, локомотиви, вантажні вагони, пасажирські вагони та інші); структури основних фондів за віковим складом.

2 Аналіз ефективності використання основних фондів за допомогою показників фондівіддачі.

3 Аналіз ефективності використання рухомого складу та інших основних фондів по господарствам залізниці.

4 Аналіз ефективності використання виробничих потужностей та площ (розраховується коефіцієнт ефективного та інтенсивного завантаження обладнання, розраховується відсоток використання виробничих потужностей).

5 Оцінка резервів підвищення ефективності використання основних фондів (резерви можуть бути оцінено безпосередньо в процесі виконання 2-го та 3-го пунктів). Визначимо, що основні засоби є найважливішою складовою господарсько-виробничої діяльності підприємства.

Структура основних фондів різних галузей і підприємств визначається низкою факторів, серед яких: характер і об'єм продукції, яка випускається, технічний рівень виробництва, рівень спеціалізації і кооперування, кліматичні і географічні умови розташування підприємства. Проведемо аналіз стану основних засобів підприємства в таблиці 2.7, рисунок 2/3.

Таблиця 2.7 – Первісна та залишкова вартість основних фондів

Показник	Роки			
	2018	2019	2020	2021
1 Первісна вартість, тис. грн	19122,1	18446,8	18494	16001
2 Знос, тис. грн	13895,1	14081,4	14344	12200
3 Залишкова вартість, тис. грн	5227,0	4365,4	4150	3801
4 Коефіцієнт зносу	0,73	0,76	0,78	0,76

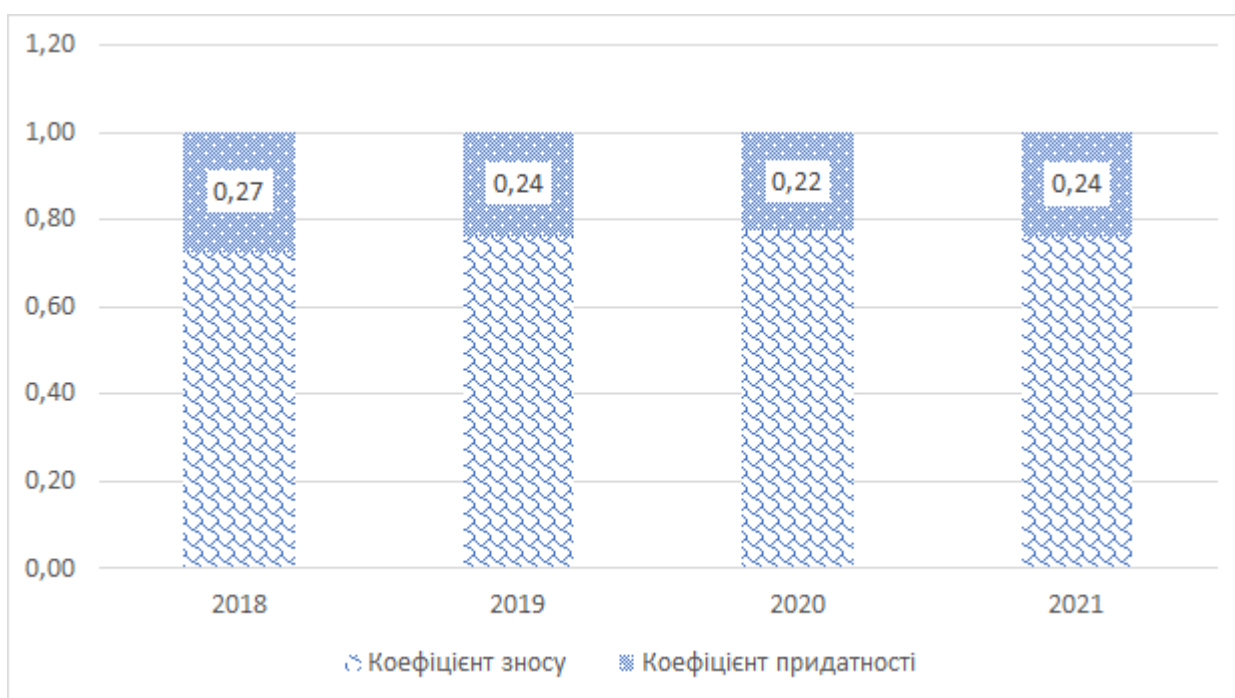


Рисунок 2.3 – Стан основних фондів підприємства за 2018 – 2021 рр

Ступінь заносу основних фондів підприємства знаходиться на прийнятному рівні, що на превеликий жаль забезпечується лише мінімальним оновленням, а переважна більшість – за рахунок капітального ремонту та модернізації. Даний факт негативно впливає на якість наданих транспортних послуг та відповідно на фінансово-економічний стан підприємства. Це також свідчить про необхідність формування системи інструментів забезпечення інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту.

Протягом останніх трьох років (2019 – 2021 р.р.) структура основних фондів майже не змінилась (таблиця 2.8).

Таблиця 2.8 – Структура основних фондів станції за 2018 – 2021 рр

Групи основних фондів	Роки			
	2018	2019	2020	2021
Будинки, споруди та передавальні пристрої	93,8	94,75	94,42	92,79
Машини та обладнання	4,2	3,77	3,89	4,88
Транспортні засоби	0,95	0,25	0,27	0,31
Малоцінні необоротні матеріальні активи	1,05	1,22	1,42	2,02
Разом	100,00	100,00	100,00	100,00

Найбільшу питому вагу в структурі основних фондів станції займають будинки, споруди та передавальні пристрої (>90%) і майже 5% - машини та обладнання. Даний розподіл пов'язаний із основним видом діяльності.

Наступним ключовим етапом в дослідження основних фондів підприємства є аналіз ефективності їх використання, що буде визначено за рахунок розрахунку таких показників як: фондovіддача, фондoємність, фондoозбpoєність (таблиця 2.9).

Таблиця 2.9 – Аналіз ефективності використання основних виробничих фондів за 2018 – 2021 роки

Групи основних фондів	Роки			
	2018	2019	2020	2021
1	2	3	4	5
Доходи, тис. грн	9011	9464	10258	11960
Середньорічна вартість основних фондів, тис. грн	19122,1	18446,8	18494	16001
Контингент, чол	177	178	181	190
Фондовіддача, грн/грн	0,5	0,51	0,55	0,75
Фондоємність, грн/грн	2,1	1,95	1,80	1,34
Фондоозбpoєність, тис. чол/чол	108,0	103,6	102,2	84,2

На підприємстві у 2020 р. порівняно до 2018 р. фондovіддача збільшилась на 0,04 грн/грн, що відбулося в зв'язку із впровадженням нового обладнання. В 2021 році даний показник збільшився на 0,2 грн/грн за рахунок отримання доходів від впровадження нового обладнання.

Фондомісткість у 2020 році порівняно з 2019 р зменшилась 0,15 грн/грн, у 2021 році зменшилась на 0,46 що свідчить про зменшення вартості основних фондів на одну гривню виробленої продукції.

2.5 Аналіз обігових засобів станції

Сукупність фондів та фондів обігу складають засоби станції. Фонди, що знаходяться у сфері виробництва - це вартість необхідних запасів сировини, матеріалів, палива, малоцінного і швидко зношуваних предметів і спецодягу, що знаходяться в експлуатації, вартість незавершеного виробництва і витрати майбутніх періодів станції.

Кошти залізниць діляться на власні і позикові. Власні оборотні кошти в плановому порядку виділяється в повне розпорядження станції. При зміні обсягів перевезень і роботи потрібні кошти збільшуються або зменшуються. Позикові кошти станція одержує у вигляді банківського кредиту.

Власні кошти підрозділяються на нормовані і ненормовані. До нормованих коштів відносяться виробничі запаси, незавершене виробництво і напівфабрикати, готові вироби і товари, грошово-розрахункові засоби, до ненормованих – грошові кошти в касі, перевищуючі норматив на розрахунковому рахунку, всі види дебіторської заборгованості.

Нормовані кошти складаються головним чином із запасів виробничого призначення. Слід зазначити, що у зв'язку з відсутністю на транспорті витрат на сировині питома вага оборотних коштів вельми невелика і складає менше 1% вартості основних виробничих фондів залізниць.

Потреба у власних оборотних коштах встановлюється залежно від майбутнього обсягу роботи, розміру витрат матеріальних цінностей, транспортних і інших витрат і норм коштів.

Норми коштів виражаються в днях, або в гривнях на одиницю продукції, або відсотках від вартості продукції, що випускається. Наприклад, норми коштів, необхідних для створення запасів матеріалів і палива, а також матеріалів верхньої будови колії встановлюються в днях.

Грошовий вираз мінімальних запасів матеріалів, палива, запасних частин і інших матеріальних цінностей, а також розмірів незавершеного виробництва,

напівфабрикатів готової продукції і грошових розрахункових коштів називається нормативом коштів. Норматив коштів визначається на основі середньодобової витрати матеріальних цінностей і кількість днів, на яку утворюється запас і встановлюється на кінець планованого періоду.

Під тривалістю обігу засобів розуміється час (в днях), в перебігу якого кошти скоюють свій кругообіг. За обіг вони проходять всі послідовні стадії від моменту заготівки і придбання сировини, матеріалів, палива, інструменту до моменту надходження грошових коштів у виді доходів від реалізації.

Швидкість оборотних коштів характеризується або часом їх в днях, тобто тривалістю, або числом за даний період і визначаються коефіцієнтом оборотності. Показники обіговості мають велике значення для оцінки фінансового стану підприємства, оскільки швидкість перетворення обігових коштів у грошову форму безпосередньо впливає на платоспроможність підприємства. Величина обігових засобів, зайнятих у сфері обертання залежить від умов реалізації продукції, системи відправлення вагонів, рівня організації маркетингу [48].

Наявність у станції Ніжин достатніх обігових коштів; засобів є необхідною передумовою для нормального функціонування в умовах ринкової економіки. Оцінимо ефективність використання та структуру обігових фондів (таблиця 2.10).

Таблиця 2.10 - Структура і динаміка, показники використання обігових засобів, тис. грн

Показник	На початок року		На кінець року		Зміна		Темп росту,%
	тис. грн	% до під-сумку	тис. грн	% до під-сумку	тис. грн.	% до під-сумку	
1	2	3	4	5	6	7	8
Запаси і витрати	214	1,12	270	1,61	48	0,49	126,2
Грошові кошти і вкладення	188	1,1	438	2,61	250	1,51	232,99
Розрахунки з дебіторами	171,69	97,67	16064	95,76	- 1099	- 1,94	93,56

Продовження таблиці 2.10

1	2	3	4	5	6	7	8
Інші обігові активи	6	0,03	4	0,02	- 2	- 0,01	- 2
Усього оборотних активів	17571	100	16776	100	- 795	0	95,48
Коефіцієнт оборотності запасів і витрат, разів	237,32	-	231,11	-	6,22	-	97,34
Час оборення запасів і витрат, дні	1,52	-	1,56	-	0,05	-	102,63
Коефіцієнт оборотності рахунків дебіторів, раз	3,68	-	4,97	-	1,29	-	135,05
Час оборення рахунків дебіторів, дні	98	-	73	-	- 25	-	74,49
Операційний цикл, дні	99,52	-	74,56	-	- 25,5	-	74,92

Детальний аналіз структури та ефективності використання обігових активів підприємства дозволив дійти висновку, що переважна їх більшість сконцентрована в рахунках з дебіторами. Це обумовлено особливістю господарювання підприємств залізничного транспорту, які отримують запаси товаро-матеріальних цінностей з головного складу (НХ) у необхідній для виконання основної діяльності кількості, а інші – повертає.

За рахунок покращення політики взаємодії з дебіторами маємо скорочення на 25 діб часу оборення рахунків дебіторів. Це позитивно позначилось на тривалості операційного циклу, він також скоротився, в той час як тривалість обігу запасів і витрат несуттєво, але збільшилась.

Оцінка впливу показників оборотності на величину оборотних засобів виконується по групах оборотних коштів: запаси і витрати і розрахунки з дебіторами. Зважаючи на основну діяльність підприємства та результати

попередньої таблиці у роботі передбачене проведення такого аналізу по запасах і витратах, для чого складається таблиця 2.11.

Таблиця 2.11 - Оцінка впливу показників оборотності на величину оборотних засобів у запасах і витратах

Показник	На початок	На кінець року
Одноденні витрати, тис.грн	141,1	173,3
Запаси і витрати, тис.грн	214	270
Час обертання, дні	1,52	1,56
Вивільнення засобів за рахунок прискорення оборотності:	-	-
- у днях	-	-
- у сумі, тис. грн	-	-
Додаткове залучення засобів за рахунок уповільнення оборотності:	-	-
- у днях	-	0,04
- у сумі, тис. грн	-	6,9

Отже, вцілому по підприємству маємо уповільнення оборотності на 0,04 дня, що потребує додаткового залучення засобів у розмірі 6.9 тис. грн. Даний факт є негативним в діяльності та потребує розробки інноваційних напрямків подолання.

2.6 Аналіз витрат та собівартості

Мета аналізу: з'ясування причин перевитрат на пошук шляхів зниження витрат основної діяльності у тому числі експлуатаційних, інших витрат як по всій залізниці так і по окремих підприємств та відповідно резервів зниження собівартості перевезень.

Інформаційні джерела:

Ф.№1 - зал(фін) – звіт про доходи та витрати по основній діяльності залізниці (квартальна).

Форма складається з 13 розділів:

1 Реалізація послуг підприємств залізничного транспорту (доходи та витрати від основної діяльності у т.ч. реалізація послуг підрозділами своєї залізниці, іншими підприємствами залізничного транспорту, на сторону; витрати основної діяльності: витрати з перевезень (експлуатаційні), а також витрати пов'язані з підсобно-допоміжним виробництвом, тому числі у 1, 2, розділах усі витрати основної діяльності вказуються як по перевезенням так і по допоміжному виробництву.

2 Розрахункові витрати основної діяльності по елементах, в т.ч. оплата праці, відрахування, матеріали, паливо, електроенергія, амортизація, інші.

3 Фактичні витрати основної діяльності за елементами.

4 Розрахункові адміністративні витрати.

5 Фактичні адміністративні витрати.

6 Розрахункові витрати на збут.

7 Фактичні витрати на збут.

8 Витрати з перевезень за статтями.

9 Загально виробничі витрати.

10 Інші доходи і витрати операційної діяльності.

12 Надзвичайні доходи і витрати.

13 Довідки.

Форма також має додатки.

Ф.№1 Звіт про фінансові результати та додатки з нього.

Усі форми, які пов'язані з обсяговими показниками, показниками праці, показниками аналізу основних фондів. Формування витрат діяльності підприємства згідно з фінансовою звітністю наведено на рисунку 2.4.

До витрат операційної діяльності відносять витрати на перевезення, на підсобно-допоміжну діяльність у т.ч. ремонт основних фондів та інші операційні витрати.

Витрати фінансового-інвестиційної діяльності – це витрати пов’язані з рухом основних та оборотних фондів та рухом капіталу (цінні папери та позичкові кошти, кредити).

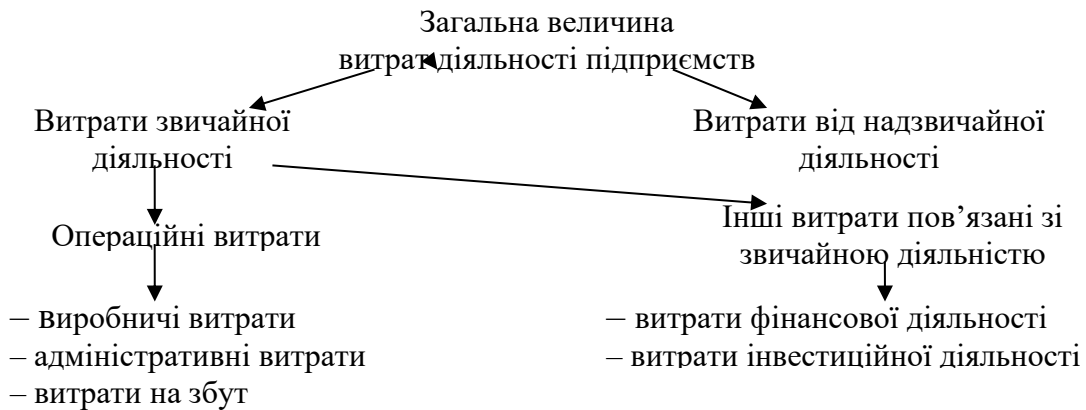


Рисунок 2.4 – Формування витрат діяльності підприємства згідно з фінансовою звітністю

До підсобно-допоміжної діяльності на залізничному транспорті, відносять діяльність промислових, будівельних, сільськогосподарських та інших підприємств які знаходяться на балансі залізниці та безпосередньо не займаються перевезенням. Наприклад: заводи залізобетонних конструкцій, кар'єри, будівельно-монтажні поїзда, енергозабезпечуючі підприємства, непромислові підприємства.

До витрат іншої звичайної діяльності відносяться витрати пов'язані з утриманням житлового комплексу, оздоровчих та спортивно-культурних закладів та ін.

Об'єктами аналізу є:

- експлуатаційні витрати у т.ч. залежні та незалежні від обсягу перевезень;
- витрати підсобно-допоміжної діяльності;
- окремі статті та елементи експлуатаційних витрат;
- адміністративні витрати;
- витрати на збут;
- витрат окремих господарств залізниці;

- собівартість перевезень, у тому числі вантажних та пасажирських.

Починається аналіз з порівняльного аналізу витрат підприємства залізничного транспорту. Як правило аналіз виконується у частині витрат основної діяльності або тільки експлуатаційних витрат (факт, план, попередній рік). Також виконується аналіз за елементами витрат з поясненням причин перевитрати за окремими елементами. За тими елементами по яким спостерігається перевиплата, далі необхідно буде виконати факторний аналіз.

Далі виконується порівняльний аналіз витрат основної діяльності у тому числі експлуатаційних по господарствам залізниці. Виконується також у порівнянні з планом та попереднім роком за елементами витрат (таблиця 2.12).

Таблиця 2/12 - Статті експлуатаційних витрат по станції за 2019 – 2021 рр.

Показник	Роки		
	2019	2020	2021
1	2	3	4
Фонд оплати праці, тис. грн	4814,7	5052,0	6199,0
Відрахування на соціальні заходи, тис. грн	1837,9	1931,0	2354,0
Матеріали, тис. грн	91,3	135,0	203,0
Паливо, тис. грн	43,3	47,0	70,0
Електроенергія, тис. грн	629,5	752,0	861,0
Амортизаційні відрахування, тис. грн	287,7	335,0	317,0
Інші витрати, тис. грн	803,7	1295,0	1222,0
Разом витрат, тис. грн	8508,1	9547,0	11226,0

У поточному 2021 році порівняно з 2019 роком збільшились: фонд оплати праці, відрахування на соціальні заходи, матеріали, паливо, електроенергія, амортизаційні відрахування, інші витрати на 1384,3 або на 129%, на 516,1 або на 128%, на 111,7 або на 222%, на 26,7 або на 162%, на 231,5 або на 137%, на 29,3 або на 110%, на 418,3 або на 152%. Разом витрати збільшились на 2717.9 або на 132%.

Зростання витрат та скорочення обсягу виконаних робіт негативно позначилось на собівартості (таблиця 2.13).

Таблиця 2.13 - Аналіз собівартості

Показник	Період				
	2019	2020		2021	
		значення	відхилення, %	значення	відхилення, %
Відправлення вагонів, ваг	281612	180202	63,99	198889	110,37
Витрати, тис. грн	8508,1	9547	112,21	11226	117,59
Собівартість, грн	30,2	53	175,50	56,4	106,42

Аналіз таблиці свідчить про негативні зміни у динаміці витрат та обсягу виробництва, що сприяють зростанню собівартості робіт станції. Тобто скорочення обсягу робіт у 2020 році на 36,01% та зростання витрат на 12,21% сприяло суттєвому зростанню собівартості (на 75,5%). В 2021 також спостерігається зростання собівартості, проте значно меншими темпами ніж у попередньому періоді (на 6,42%). Відбулося це за рахунок того, що темпи росту обсягу виробництва (110,37%) менші за темпи росту витрат (117,59%).

Одним з найважливіших джерел зниження собівартості продукції є більш швидке зростання продуктивності праці порівняно із середньою оплатою праці.

Планова собівартість продукції підприємства визначається на основі таких розрахунків:

- зниження собівартості продукції по техніко-економічних чинників;
- собівартість продукції, робіт і послуг по їх видах (планові калькуляції);
- загальної суми витрат на виробництво продукції по видах витрат (елементів і статтях витрат).

Зниження собівартості – основний шлях підвищення прибутку підприємства котрий може бути використаний для розширення та покращення виробництва, розвитку соціальної сфери та матеріального стимулювання робітників.

На собівартість впливають такі фактори:

- обсяг роботи;
- інноваційний розвиток підприємства;
- якість роботи підприємства;
- якість роботи рухомого складу та ін.

2.7 Оцінка фінансових результатів

Завданням та метою усього розділу є пошук резервів покращення фінансових результатів у тому числі скасування непродуктивних витрат, як у цілому по залізниці так і по окремих її господарствам і підприємствам, як по основній діяльності так і по фінансово-інвестиційній.

Інформаційними джерелами для цього є форми статистичної звітності: ЦО-22, ЦО-27, Ф№2 з додатками, план доходів та прибутку, інструкції та пояснювальна записка до річного звіту, накази Укрзалізниці.

Головними завданнями аналізу фінансових результатів підприємства є [51]:

- систематичний контроль за виконанням планів одержання прибутку;
- виявлення факторів формування показників прибутку та розрахунки їхнього впливу;

- виявлення напрямків і тенденцій розподілу прибутку;
- виявлення резервів збільшення прибутку;
- розробка заходів для використання виявлених резервів.

Аналіз показників фінансової діяльності станції наведено в таблиці 2.14.

Таблиця 2.14 - Показники фінансової діяльності станції , тис. грн

Показник	Роки		
	2019	2020	2021
1	2	3	4
Доход (виручка) від реалізації продукції	9464	10258	11960
Валовий:			
- прибуток	1609	1614	1453
- збиток	-	-	-
Фінансові результати від операційної діяльності:			
- прибуток	419	375	343
- збиток	-	-	-
Фінансові результати від звичайної діяльності до оподаткування:			
- прибуток	420	383	358
- збиток	-	-	-
Фінансові результати від звичайної діяльності:			
- прибуток	420	383	358

Продовження таблиці 2.14

1	2	3	4
- збиток	-	-	-
Чистий:			
- прибуток	420	383	358
- збиток	-	-	-

Доход (виручка) від реалізації продукції у 2021 році порівняно з 2019 роком збільшився на 2496 або на 126%, фінансові результати від операційної діяльності зменшились на 76 або 82%, фінансові результати від звичайної діяльності до оподаткування зменшились на 62 або на 85%, фінансові результати від звичайної діяльності зменшились на 62 або на 85%, чистий прибуток зменшився на 62 або на 85%.

Негативним є той факт, що за весь аналізований період маємо постійне скорочення обсягу виконаних робіт та скорочення чистого прибутку (рисунок 2.5).

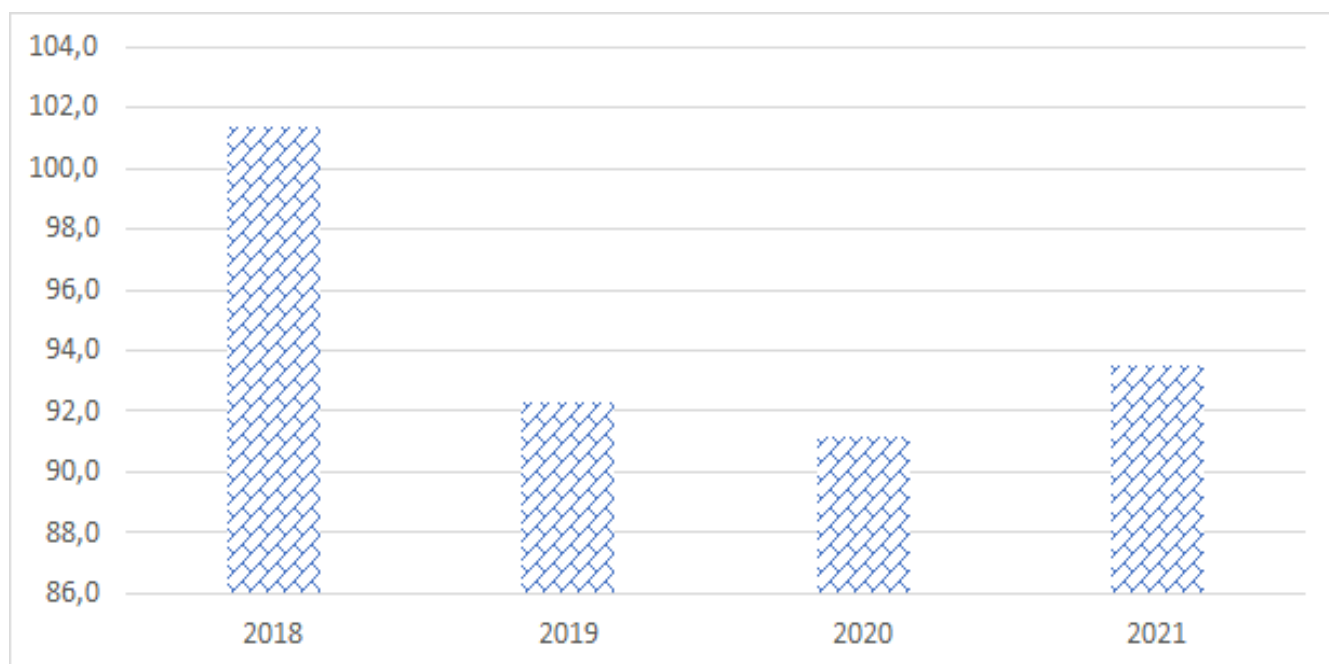


Рисунок 2.5 – Темпи росту чистого прибутку, %

Таким чином маємо по підприємству негативну динаміку прибутку, що не змінюється вже протягом останніх трьох років (2019 – 2021 рр). Даний факт не є критичним, адже підприємство має прибуток, але потребує ретельної уваги з боку керівництва та вимагає інноваційних напрямків забезпечення зростання станції, особливо в умовах кардинальних трансформацій в економіці держави та світу.

Висновки за розділом 2

Економічний аналіз діяльності станції Ніжин дозволив дійти висновку, що з 2018 року по 2021 рік постерігається істотне скорочення всіх показників, що характеризують обсяг виконаних робіт по станції. Якщо розглядати більш детально, то критичним є 2020 рік, а в 2021 році показники несуттєво, але збільшуються порівняно з 2020 роком. Негативна динаміка в 2020 році обумовлена пануванням в нашій державі коронавірусу.

Загалом по підприємству кількість робітників майже не змінилась. Проте, слід звернути увагу на зміну у структурі працівників. За останні три роки чисельність робітників, що зайняті в експлуатаційній діяльності зросла з 177 чол. у 2018 році до 190 чол у 2021 р., кількість робітників зайнятих в підсобно-допоміжній діяльності навпаки суттєво скоротилась.

Негативним є той факт, що темпи росту середньомісячної заробітної плати завжди більші ніж темпи росту середньомісячної заробітної плати. Даний факт свідчить, що на підприємстві відбувається відносна перевитрата фонду оплати праці, а сама заробітна плата втратила свою мотиваційну функцію.

Ступінь заносу основних фондів підприємства знаходиться на прийнятному рівні, що на превеликий жаль забезпечується лише мінімальним оновленням, а переважна більшість – за рахунок капітального ремонту та модернізації. Даний факт негативно впливає на якість наданих транспортних послуг та відповідно на фінансово-економічний стан підприємства. Це також свідчить про необхідність

формування системи інструментів забезпечення інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту.

Детальний аналіз структури та ефективності використання обігових активів підприємства дозволив дійти висновку, що переважна їх більшість сконцентрована в рахунках з дебіторами. Це обумовлено особливістю господарювання підприємств залізничного транспорту, які отримують запаси товаро-матеріальних цінностей з головного складу (НХ) у необхідній для виконання основної діяльності кількості, а інші – повертає.

За рахунок покращення політики взаємодії з дебіторами маємо скорочення на 25 діб часу обертання рахунків дебіторів. Це позитивно позначилось на тривалості операційного циклу, він також скоротився, в той час як тривалість обігу запасів і витрат несуттєво, але збільшилась.

Маємо по підприємству негативну динаміку прибутку, що не змінюється вже протягом останніх трьох років (2019 – 2021 рр). Даний факт не є критичним, адже підприємство має прибуток, але потребує ретельної уваги з боку керівництва та вимагає інноваційних напрямків забезпечення зростання станції, особливо в умовах кардинальних трансформацій в економіці держави та світу.

3 Удосконалення складових забезпечення ефективності управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту

3.1 Формування системи стимулювання інноваційної активності працівників в умовах цифровізації

Підприємства залізничного транспорту України є драйверами економічного розвитку держави, її національної та економічної безпеки. Зважаючи на великі масштаби їх господарювання, а також значення для національного зростання, доцільним є здійснення перегляду як внутрішніх інструментів активізації інноваційної діяльності (в межах підприємства), так й зовнішніх, особливо держави (на всіх рівнях: державному, регіональному і місцевому) та в різних аспектах (організаційному, соціально-економічному, правовому, галузевому й науково-технологічному).

Обов'язково, при розробці системи інструментів активізації інноваційної діяльності, слід звернути увагу, що стимулювання, як процес, містить в собі одночасно три рівні прояву [52, 53]:

- стимули відображають минуле: тільки минулий досвід дає впевненість/невпевненість в дієвості використовуваних інструментів;
- характеризують сьогодення: реалізовані і нереалізовані інструменти в теперішній час відображають існуючий резерв мотивації;
- спрямовані в майбутнє: в процесі реалізації інструментів стимулювання з'являються нові можливості впливу на працівників.

Тобто, наявні особливості господарювання підприємств залізничного транспорту, а також велика кількість існуючих наукових досліджень у даному напрямку [17-20] дозволяють говорити про багаторівневність системи інноваційної діяльності, в якій доцільно виділити три рівні і відповідні їм сучасні способи активізації інноваційної діяльності (рисунок 3.1).



Рисунок 3.1 – Формування системи інструментів стимулювання інноваційної активності працівників за рівнями управління

Інноваційний процес є складним, суперечливим, багаторівневим, що підвищує значення кваліфікованих кадрів. У даному процесі науковці виділяють багато різних видів етапів [2, 8, 10], наголошуючи, що дотримання цілісності інноваційного процесу з ефективним виконанням вимог до кожного етапу є запорукою успіху всієї інноваційної діяльності. Узагальнивши думки науковців можна стверджувати, що у спрощеному вигляді інноваційний процес складається з трьох фаз: створення/розроблення, впровадження, дифузія.

Методи стимулювання інноваційної активності персоналу залежать від типу цієї активності. Новаторський рівень, як вища форма інноваційної діяльності, мотивується створенням більш сприятливих умов праці. Конструкторський тип інноваційної активності спирається на передовий досвід і самоаналіз діяльності, тому може бути мотивований інструментами, що забезпечують зростання компетенції співробітника. Раціоналізаторський тип інноваційної активності працівника носить ініціативний характер, заснований на накопиченому досвіді, тому пов'язаний з деякою формалізацією роботи, може стимулюватися модифікованими відповідно до нових стратегічних завдань способами та інструментами.

Участь працівників в інноваційній діяльності підприємств має підкріплюватися додатковою системою відчутних стимулів крім тих, які безпосередньо відносяться до трудового процесу, в якому задіяний працівник.

Різновиди сучасних стимулів відносно до типів інноваційної активності наведені на рисунок 3.2.

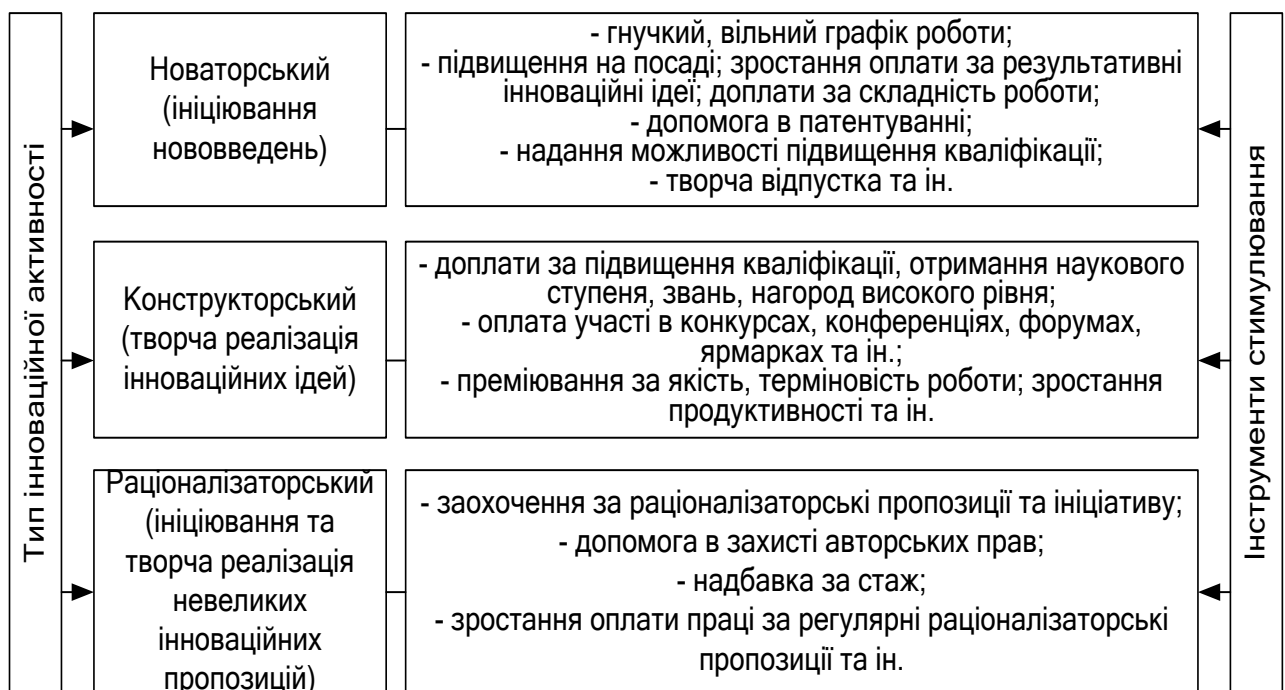


Рисунок 3.2 - Розподіл методів і стимулів за типами інноваційної активності працівників

З урахуванням дії стимулів, працівник буде перебувати в полі мотивації як учасник трудового процесу і як творча особистість (винахідник, раціоналізатор, автор цікавих ідей, що стосуються різних аспектів діяльності підприємства). У зв'язку з цим все більш актуальним стає компетентнісний підхід до стимулювання саморозвитку творчих особистостей.

Інструментами стимулювання інноваційної діяльності при цьому є способи розвитку персоналу (підвищення кваліфікації, корпоративне навчання, наставництво та ін.) [54].

Багато керівників зосереджують увагу переважно на вирішенні великомасштабних інноваційних проблем, включаючи їх мотиваційну складову, виправдовуючи це зайнятістю терміновими, поточними завданнями [55-57].

Такого роду факт вимагає першочергової зміни системи стимулювання керівництва в напрямку концентрації зусиль на освоєнні перспективних нововведень у сфері техніки, технологій, виробництва, організації, маркетингу, причому найбільш затребуваними є зміни стратегічного характеру. У зв'язку з чим важливим фактором, що визначає побудову системи активізації інноваційної діяльності на підприємстві, є його інноваційна стратегія.

Процес розроблення інноваційної стратегії підприємства являє собою ряд послідовних етапів зі зворотними зв'язками, які дозволяють проводити коригування цілей, завдань, формувати підсумкові показники реалізації інноваційної стратегії.

У сучасних умовах вибір стратегічних орієнтирів інноваційного розвитку передбачає розробку не лише обраної інноваційної стратегії, а набору стратегій у різних сферах і оптимальний набір інструментів з їх реалізації.

Реалізована на підприємстві система розробки інноваційної стратегії допомагає стимулювати ідеї, креативність, компетентність і здатність вирішувати проблеми, може стимулювати регулярні інновації, коли інноваційна діяльність вбудована в повсякденну практику роботи співробітників.

Потребують врахування на сучасному етапі і цифрові трансформації. Основною метою цифровізації разом з підвищенням рівня операційної діяльності,

збільшенням конкурентоспроможності та ефективності господарювання також є спрощення організаційної структури, скорочення кількості проміжних ланок, що беруть участь в процесі прийняття рішень. Така особливість найбільш яскраво проявляється в інноваційній діяльності.

Інновації, реалізовані працівниками, стосуються створення та впровадження нових ідей, продуктів та процесів, що виникають внаслідок взаємодії працівників, а тому вони не пов'язані із цим завданням. Інновації можуть виникати спонтанно, неформально та незаплановано, але також можуть бути структуровані в межах формальної та організованої діяльності для успішного розвитку кадрового потенціалу.

Інтенсифікація виробництва і використання нових науково-технічних результатів зумовила різке скорочення інноваційного циклу, прискорення темпів оновлення продукції і технологій.

У сучасних ринкових умовах підприємства залізничного транспорту досягають успіху лише за допомогою чітко розробленої стратегії використання трудового потенціалу з метою побудови грамотної стратегії взаємодії із зовнішнім середовищем, стратегії інноваційного розвитку підприємств, стратегії інтегрованого зростання, тим самим якісно покращуючи методи своєї роботи. При цьому важливо не лише знати сучасні цифрові технології і продукти, а й вміти грамотно визначати, які технології, засоби і продукти інформаційного ринку доцільно використовувати в межах конкретного підприємства, щоб отримати очікуваний результат. В існуючих умовах суттєву значимість має не лише можливість безпосереднього доступу до баз даних існуючих інноваційних продуктів і технологій, але й необхідність підбору ефективного інструментарію оцінки.

На сьогоднішній день процес впровадження цифрових інновацій стикається з рядом проблем, що гальмують процес. В якості однієї з таких проблем виступають високі ризики і страх невдалої реалізації такого роду проєктів. Ця особливість актуалізує і робить своєчасною розмову про взаємозв'язок інноваційної активності підприємств і ефективністю їх діяльності в сучасних умовах.

Вітчизняна нова продукція не витримує конкуренції не лише на світовому ринку транспортно-логістичних послуг, але й в межах країни. Такий стан справ є наслідком не низької якості продукції, що випускається або невідповідності запитам сучасного ринку. Навіть така продукція, яка багато років позиціонувалася як національне надбання, часто не витримує конкурентної боротьби з іноземною, яка вже сьогодні виводиться на ринок за нижчими цінами.

У сформованих умовах конкурентну боротьбу витримує лише та продукція, яка просувається на ринок під відомими «фірмовими» найменуваннями, як правило, в таких випадках, цінова конкуренція не має особливого значення.

Перехід підприємств залізничного транспорту до економіки інноваційного типу, в умовах цифровізації, виступає в якості основного способу відновлення і розвитку економічного потенціалу нашої країни. При цьому, як показує аналіз діяльності підприємств, інноваційна діяльність в реальній дійсності стикається з низкою перешкод, які поряд з відсутністю ефективних рішень щодо стимулювання інноваційної активності знижують економічний і виробничий потенціал економіки України.

Актуальним на сьогоднішній день залишається питання надання державної підтримки інновацій та високих технологій. Перспективними можна вважати заходи з підтримки підприємств ключових галузей національної економіки. Необхідно організувати забезпечення взаємодії бізнесу і влади, що дозволяє підприємцям отримати державну підтримку.

У сучасних умовах заходи з переорієнтації української економіки на інноваційний шлях розвитку необхідно здійснювати негайно, адже перелік проблем, що наразі мають підприємства залізничного транспорту (катастрофічна зношеність основних фондів, витік висококваліфікованих кадрів, зниження рівня високотехнологічної продукції, галопуюча переорієнтація української економіки на імпорتنу технологічну базу) значно знижують ефективність всієї економічної діяльності держави і створюють загрозу продовольчій безпеці країни.

Одним із головних шляхів виходу підприємств залізничного транспорту із зазначеної ситуації є державно-приватне партнерство. Перевагами державно-

приватного партнерства (ДПП) є можливість залучення інвестиційних ресурсів приватного сектора економіки, виробничого досвіду, елементів управління для реалізації важливих з точки зору суспільства і держави інноваційних проєктів та отримання приватної вигоди.

Загалом привабливість державно-приватного партнерства для держави полягає у збільшенні ефективності обігу державних коштів, збільшенні інвестиційної та інноваційної частки в національній економіці, скороченні видатків бюджетних коштів та підвищенні дохідної частини бюджету, вирішенні низки проблем, що перешкоджають розвитку пріоритетних областей.

Відносно взаємодії держави з підприємствами залізничного транспорту в межах ДПП слід зазначити його двоаспектний характер в даних партнерських відносинах. З одного боку, державна є господарюючим суб'єктом і партнером приватного бізнесу і зацікавлена в отриманні економічного і соціального ефекту, а з іншого – є владним регулюючим і контролюючим суб'єктом.

Таким чином, незважаючи на рівність партнерів, передбачену законом, домінуюча роль в даних партнерських взаєминах належить державі. Як вважають закордонні експерти, на початковому етапі розвитку державно-приватного партнерства держава з метою подолання невпевненості приватних партнерів може приймати більшу частину ризиків на себе, а з набуттям необхідного досвіду ці пропорції поступово повинні вирівнюватися.

Це надає можливість реалізувати інноваційний прорив шляхом прийняття доктрин науково-технологічного розвитку та економічної безпеки і впровадження політики підвищення національної конкурентоспроможності. Державна інноваційна політика стає рушійною силою прогресу суспільства лише за умови її формування на передовій науковій базі із залученням верифікованого теоретико-методологічного та концептуального обґрунтування елементів її наповнення, а також з урахуванням як тенденцій світового розвитку, так і національних особливостей.

Сьогодні стимулюючий вплив держави на процеси здійснення інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту характеризується такими тенденціями:

- 1) відбувається розвиток та диверсифікація форм, напрямів та механізмів стимулювання інноваційних змін на підприємствах галузі;
- 2) суттєво розширюється та поглиблюється участь держави як у фінансуванні, так і технічній реалізації інноваційних та суміжних з ними процесів;
- 3) збільшується роль державних інститутів у забезпеченні інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту.

3.2 Інформаційна складова забезпечення ефективності управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту

Проблему недостатнього використання під час забезпечення інноваційного розвитку підприємства інформації макрооточення, а не тільки інформації, що створюється самим підприємством зачіпає ще П. Друкер: «До цього дня, протягом уже п'ятдесятих років, інформаційна революція була зосереджена на даних - їхньому зборі, зберіганні, передачі, аналізі і поданні. Вона зосередилася на букві "Т" в ІТ. Наступна ж інформаційна революція задає інше питання: «Який зміст інформації, і в чому її призначення» [58].

Підприємство, що є відкритою економічною системою, можна розглядати як систему взаємозалежних інформаційних потоків між функціональними підрозділами. Інноваційність та прибутковість функціонування яких залежить від якості, вірогідності і своєчасності надходження потрібної інформації, особливо в умовах цифровізації. У більшості випадків, до інформаційного простору макросереды мають доступ фінансово-економічна і маркетингова служби підприємства. Далі інформація потрапляє всім іншим зацікавленим підрозділам.

Більш ефективним, на наш погляд, було б створення єдиного цифрового інформаційного простору на мікроекономічному рівні, де без перекручувань акумулювалася б уся інформація макросередовища.

Разом з тим, важливим є питання розробки практичної послідовності дій для досягнення стійкості розвитку. Стійка діяльність підрозділів підприємства базується на якості та своєчасності інформації, що надходить. Інноваційний підрозділ підприємства не може повноцінно функціонувати без інформації макросередовища і фінансово-економічної служби, виробництво без інформації служби логістики про рух матеріальних потоків, що у свою чергу, будується на інформації про фінанси, контракти на закупівлю та ін. [59-67]. Своєчасність, точність, актуальність, надійність інформації є ключовими характеристиками цифрової інформаційної інфраструктури підприємства залізничного транспорту.

На першому етапі формування конкурентоспроможності підприємства головним завданням є формування стійкості інформаційної інфраструктури в цілому [68-73]. Далі робота проводиться по поточних напрямках над досягненням фінансової, виробничої, інноваційної та ринкової стійкості.

Отже, створення єдиного інформаційного простору на мікроекономічному рівні на засадах платформізації (рисунок 3.3) дозволить ефективно організувати інноваційний процес на підприємстві, тим самим вирішуючи актуальну проблему підвищення ступеня доступності продукції для споживання.

Отже, на базі даної моделі за рахунок наявності взаємозв'язку будь-якого етапу циклу між собою стає можливим завчасно скоротити період освоєння інноваційної продукції (тобто збільшити швидкість подачі товару на ринок ($\uparrow U$)), що дозволить виробу вийти на ринок раніше виробів конкурентів, а отже продовжити його життєвий цикл і збільшити за рахунок цього очікуваний економічний ефект і забезпечити конкурентоспроможність підприємства.

Зазначимо, що створення єдиного цифрового інформаційного простору на мікроекономічному рівні є ефективним, тому що дотримуються умови 3.1 і 3.2:

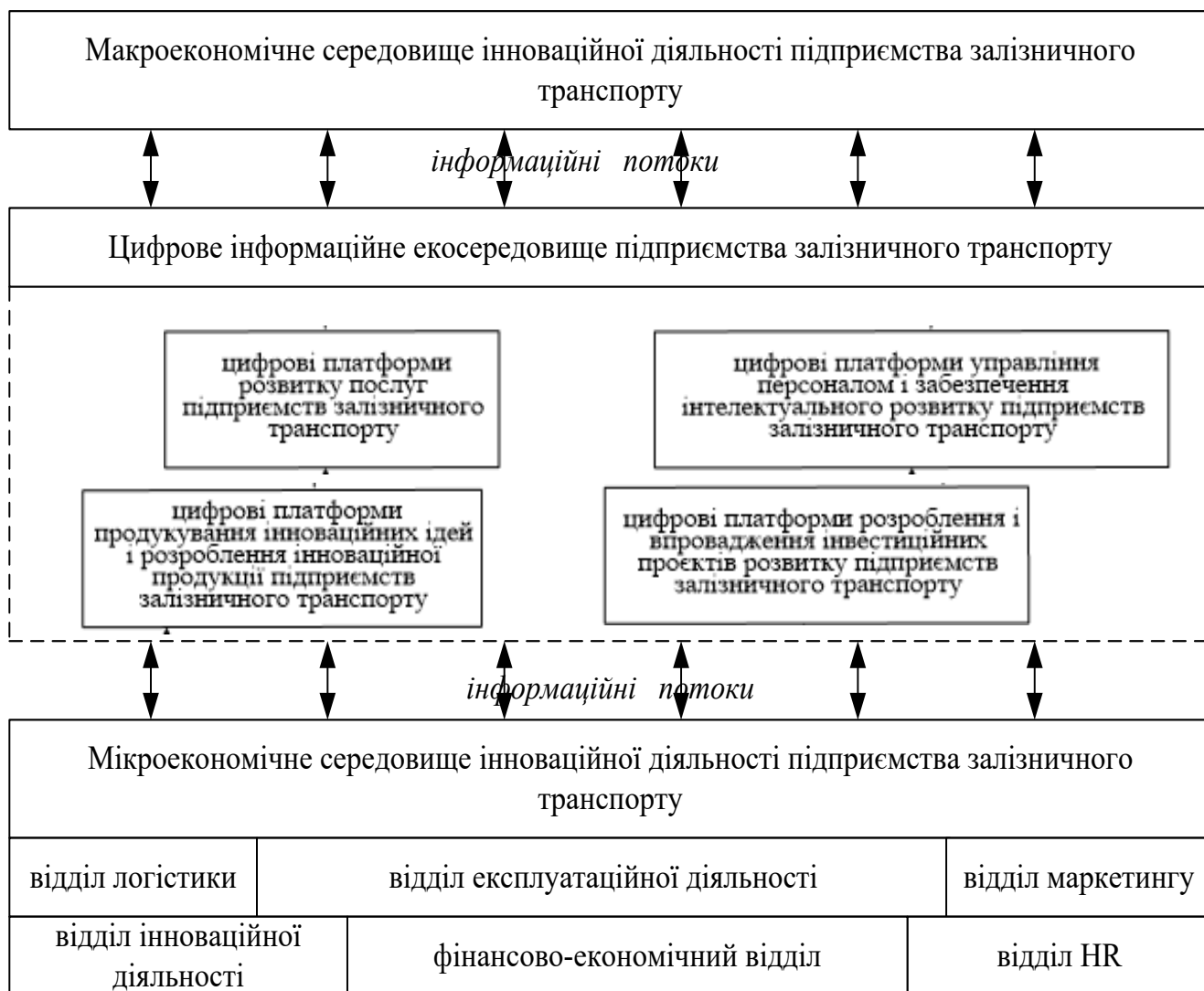


Рисунок 3.3 – Модель створення єдиного цифрового інформаційного простору на мікроекономічному рівні на засадах платформізації

$$ПО_{\text{баз}} > ПО_{\text{нов}}, \quad (3.1)$$

де $ПО_{\text{баз}}$ — період освоєння інноваційної продукції базовий;

$ПО_{\text{нов}}$ — період освоєння інноваційної продукції новий, що склався в результаті створення єдиного цифрового інформаційного простору на мікроекономічному рівні;

А як наслідок в результаті збільшення швидкості подачі товару на ринок і період реалізації інноваційної продукції збільшується:

$$ПР_{\text{баз}} < ПР_{\text{нов}} , \quad (3.2)$$

де $ПР_{\text{баз}}$ — період реалізації інноваційної продукції базовий;

$ПР_{\text{нов}}$ — період реалізації інноваційної продукції новий, що склався в результаті створення єдиного цифрового інформаційного простору на мікроекономічному рівні.

В результаті створення єдиного цифрового інформаційного простору на підприємстві можливо отримати додатковий економічний ефект, який можна одержати:

- в результаті скорочення періоду освоєння, тому інноваційний товар буде виводитися на ринок раніше аналогів конкурентів, а отже продаж його починається раніше;

- в результаті можливого збільшення періоду виробництва і реалізації інноваційної продукції.

Таким чином, в результаті створення єдиного цифрового інформаційного простору на підприємстві стає можливим скоротити період освоєння і виробництва продукції, тобто підвищити швидкість подачі товару на ринок, що в свою чергу дозволить вивести даний вид інноваційної продукції на ринок раніше аналогів конкурентів, а отже дозволить забезпечити конкурентоспроможність всього підприємства.

Цифрова інформаційна платформа станції це в першу чергу наявність налагодженої системи надходження, обробки та пересування інформації усередині підрозділів станції та між ними.

У системі інформаційної платформи важливу роль відіграє соціальний чинник. Адже підвищення інформаційної безпеки безпосередньо здійснюється через високий професіоналізм працівників станції, базою якого є інтелект кожного працівника. Інтелект працівника повинен відповідати отриманій освіті, мати схильність до аналізу даних, володіти здатністю самостійно здобувати необхідну інформацію для підвищення продуктивності виробничої діяльності. Висока професійна віддача потрібна від усіх працівників станції [74].

Аналіз показує, що в цілому можна виділити наступні критерії складу зловживань у сфері обробки інформації:

- порушення правил реєстрації інформаційних систем і переліків обробленої інформації;
- порушення правил збору інформації (отримання інформації без дозволу і збір її понад дозволений перелік);
- порушення правил зберігання інформації;
- передача третім особам відомостей, що становлять комерційну таємницю або персональні відомостей;
- невчасне інформування про події, явища і факти, які можуть заподіяти шкоду здоров'ю або завдати матеріального збитку;
- підвищення меж компетенції облікової діяльності, допущення неповних облікових записів і фальсифікації даних;
- надання зацікавленим особам явно неточної інформації;
- порушення правил і технологій безпеки обробки інформації;
- порушення норм захищеності інформації встановлених законом;
- порушення правил доступу до інформації або до технічних засобів;
- розкрадання інформації.

Природно, що перераховані порушення виявляються в підрозділах станції по різному: деякі з них зустрічаються частіше, а деякі - відсутні повністю.

3.3 Організаційні положення створення інноваційного цифрового середовища на залізничній станції

В діяльності станції, порушення правил збору інформації виявляється в неточностях і грубих порушеннях при складанні звітних форм деякими посадовцями. Оперативна робота будь-якого напрямку характеризується швидким збором і обробкою інформації. Заступнику з оперативної роботи інформація

поступає з інтервалом в 30 хвилин. За цей інтервал інформація проходить через декількох чоловік, тобто час на перевірку правил збору цієї інформації у заступника з оперативної роботи немає. Також велике значення має той фактор, що інформація може бути не достовірною та несвоєчасною і нанести негативний вплив на виробничий процес.

Порушення правил реєстрації інформації може бути допущено черговим по станції при оформленні документації. Це пов'язано з тим, що черговий по станції працює у ніч, коли багато посадовців відсутні. Високий ступінь вірогідності здійснення порушень має діяльність, пов'язана із зберіганням інформації. Це порушення може виявитися в таких підрозділах станції як ДСЗК, ДСЗ, ССЦ, фінансових підрозділах. Це виражається в наступному, що відсутнє дублювання машинної інформації на паперових носіях, відсутність шаф, сейфів, що закриваються, відсутність решіток на вікнах даних підрозділів, а також відсутність працівників в робочий час на робочому місці [62].

Аналізую діяльність підрозділів станції необхідно відзначити, що найбільше число порушень в забезпеченні інформаційної захищеності було допущено ПКО (пунктом комерційного відбору). Порушення виявляються в помилках при заповненні документів, дублюванні окремих документів, поверненні при неправильному дотриманні, неправильна адресація документа, що спричиняє за собою уповільнення і не своєчасну передачу інформації до наступного носія інформації.

Найбільшу вірогідність здійснення порушення мають ДСЗК і фінансові підрозділи. Потенційні порушення ДСЗК можуть виражатися в не правильному зборі інформації (інформація про вагони вантажного потягу), порушеннях правил зберігання і обробки інформації, норм захищеності інформації, правил доступу до інформації. Як бачимо, порушення можуть виявлятися в кожному з підрозділів станції, але головним чинником тут виступають люди, тобто соціальний чинник. Передача інформації, її обробка, зберігання залежить від інтелекту, компетентності кожного з працівників станції будь він просто робітник або управлінець. Отже, для того, щоб не було витoku інноваційної інформації на станції Ніжин ми пропонуємо

ввести систему захисту інформації, яка дозволить нам головним чином зберегти секретність документації. Основним елементом централізованого адміністрування в Windows NT Server є домен. Домен - це група серверів, які працюють під управлінням Windows NT Server, котра функціонує, як одна система. Всі сервери Windows NT у домені використовують один и той самий набір облікових карток користувача, тому досить заповнити облікову картку користувача тільки на одному сервері домену, для того щоб вона розпізнавалась усіма серверами цього домену.

Зв'язки довіри – це зв'язки між доменами, котрі допускають наскрізну ідентифікацію при якій користувач, який має одну облікову карточку в домені, отримує доступ до цілої сітки. Якщо домени і зв'язки довіри добре сплановані, то всі комп'ютери Windows NT розпізнають кожну облікову картку користувача і користувачу потрібно буде ввести пароль для входу в систему тільки один раз, того щоб потім мати доступ до кожного сервера сітки [62]. Групування комп'ютерів у домени дає дві важливі переваги системним адміністраторам і користувачам. Найбільш важливе-сервери домену формують єдиний адміністративний блок, який використовує службу безпеки і інформацію облікових карток користувача. Кожний домен має одну базу даних, яка містить облікові картки користувача і груп, а також встановлені параметри політики безпеки. Всі сервери домену функціонують або як первинний контролер домену, або як резервний контролер домену, містить копію цієї бази даних. Це означає, що адміністраторам потрібно керувати тільки однією обліковою картою для кожного користувача, і кожний працівник повинен використовувати пароль тільки однієї облікової картки.

Друга перевага доменів зроблена для комфорту працівників: коли працівники станції продиляються систему в пошуках доступних ресурсів, вони бачать сітку, сформовану в домені, а не розкидані по всієї сітки сервери та принтери [65].

Встановлюючи зв'язки довіри між доменами сітки, ми пропонуємо використовувати облікові картки працівників. Домен полегшує адміністрування, оскільки потрібно створити облікову картку для кожного працівника тільки один раз, і вона дозволить йому доступ до кожного комп'ютера сітки, а не тільки до

комп'ютерів одного домену. Коли встановлюються відносини довіри між доменами, один домен довіряє іншому домену.

Мінімальна вимога для домену – один сервер, який працює під управління Windows NT Server, котрий служить якості первинного контролера домену і зберігати оригінал бази даних облікових карток користувача і груп домену.

Для підприємств, де сітка має невелику кількість користувачів і груп, але повинна бути розділена на домени із організаційних питань, основна модель домену може бути найкращими вибором. Ця модель дає централізоване управління і організаційні переваги управління численними доменами. В цій моделі один домен - основний домен, в якому реєструються всі користувачі і глобальні групи. Всі інші домени сітки довіряють цьому домену і таким чином можна використовувати працівників і глобальні групи, зареєстровані в них.

Головна ціль головного домену - управління системними базовими картками працівника. Інші домени в сітці - домени ресурсів; вони не зберігають облікові картки працівників і не управляють ними, а тільки забезпечують ресурси сітки.

Зробивши аналіз організаційно-штатної структури підрозділу, можна зробити висновок, що оптимальним вибором є модель основного домену

Переваги моделі основного домену:

- облікові картки працівників станції можуть управлятися централізовано;
- ресурси згруповані логічно;
- домени відділень можуть мати своїх власних адміністраторів, які керують ресурсами у відділі;
- глобальні групи повинні бути виділені лише один раз(в основному домені).

Дослід та аналіз численних випадків дій на інформацію і несанкціонованого доступу до неї показують, що їх можна розділити на випадкові і преднаміренні.

Для захисту інформації необхідно виділити природу небезпеки, форми та шляхи їх прояву і здійснення в автоматизованій системі. Для вирішення поставленої задачі всю небезпеку і шляхи їх здійснення приведемо до найпростіших видів і форм, які були б адекватні їх кількістю в автоматизованій системі.

Досліди стажу проектування, виготовлення, випробовувань і експлуатації автоматизованих систем говорять про те, що інформація в процесі вводу, зберігання, обробки, вводу і передачі піддається різним випадковим діям.

Причинами таких дій можуть бути:

- відмова апаратури;
- поміхи на лінії зв'язку;
- системні і системно технічні;
- структурні, алгоритмічні і програмні помилки;
- аварійні ситуації.

Велика кількість відмов в апаратурі збільшується при виборі і проектуванні і системи, слабкої в відношенні надійності функціонування апаратури. Поміхи на лінії зв'язку залежать від правильного вибору місця розміщення технічних АСУ відносно один до одного і по відношенню до апаратури інших систем. До помилок людини як ланки системи слід віднести помилок людини як джерело інформації, людини-оператора, неправильні дії обслуговуючого персоналу і помилки людини як ланки, приймаючого рішення.

До небезпеки випадкового характеру слід віднести аварійні ситуації, які можуть виникнути на об'єкті розміщення автоматизованої системи. До аварійних ситуацій можна віднести, відмову від функціонування САУ в цілому, наприклад вихід зі строю електроживлення, також стихійні лиха: пожежа, землетрус, урагани, удари блискавки та інші причини.

Вірогідність таких дій пов'язана перш за все з правильним вибором місця розміщення АСУ, включаючи географічне положення.

Облікові картки користувачів повинна бути на том підприємстві, що відповідає за інноваційну діяльність. Кожна людина, яка використовує цифрову платформу, повинна мати облікову картку. Облікова картка користувача має інформацію про користувача включаючи ім'я, пароль і межі по використанню системи. Також є можливість згрупувати користувачів, які мають аналогічну роботу або ресурси, в групи. Вміст облікової картки відображає (таблиця 3.1).

Таблиця 3.1 - Зміст облікової картки користувача цифрової платформи

Елементи облікової картки користувача	Пояснення
1	2
Username-Ім'я користувача	Своєрідне ім'я користувача, вибирається при реєстрації
Password – пароль	Пароль користувача
Full name – Повне ім'я	Повне ім'я користувача
Logon hours Години початку сеансу	Години, на протязі яких користувачу дозволяється входити в систему. Вони впливають на вхід в систему сітки і доступ до серверів. Потім, користувач повинен буде вийти із системи, коли його час з початку сеансу закінчиться
Logon workstations Робоче місце	Ім'я робочих місць, на яких працівнику дозволяється працювати
Expiration date - Дата завершення дії картки	Дата в майбутньому, коли облікову картку автоматично виключають із бази. Корисна при прийнятті на роботу часових працівників
Home directory - Особистий каталог	Каталог на сервері, котрий належить користувачу. Користувач володіє доступом до цього каталогу
Profile - Параметри	Файл, який має запис про параметри в середині робочого стола (Desktop) користувача. Наприклад, системні з'єднання, колір екрана і встановлені параметри, які користувач, може змінити
Account type Тип облікової картки	Тип облікової картки-глобальний чи локальний

Пароль – це секретне слово, відоме тільки користувачу. При правильному введенні пароля встановлюється особистість працівника який входить в комп'ютерну систему. Користувач вибирає кодову комбінацію із кількох букв,

записує її в пам'ять ЕОМ і потім, щоб отримати доступ до системи, він повинен буде ввести пароль з клавіатури. Більшість систем при цьому виключають “печатну голівку”, так щоб введений пароль не відображався на екрані монітору.

Слід звернути увагу, що чим більша довжина пароля, тим більше виникає питань щодо забезпечення інформаційної безпеки системою, тому що потрібно багато часу для його підбору. Цю обставину можна навести у строках очікуваного часу розкриття пароля або очікуваного безпечного часу.

Якщо від користувача вимагається змінити пароль, то, коли він цього не виконав при простроченому паролі, він не може змінити свій пароль. При простроченні пароля користувач повинен звернутися до адміністратора системи за допомогою у змінінні пароля, щоб мати можливість знову входити в систему.

Якщо користувач не входив в систему, а час зміни пароля пройшов, то він буде попереджений про необхідність змін, як тільки він буде намагатися входити до системи [41].

Для впровадження цифрової інформаційної системи умовно розіб'ємо організаційну структуру станції на сектори та виділимо в них домени. Першим сектором буде ДС – основний домен, таким чином, він має доступ до інформації всіх секторів станції Ніжин, звичайні домени тільки до інформації свого сектору, звичайні робітники мають доступ до поточної інформації свого напрямку. впровадивши цю систему, ми обмежуємо доступ до інформації, тим самим забезпечуючи секретність інформації.

Наступним сектором буде ДСЗК (заступник начальника станції з вантажної та комерційної роботи) від його відділів потік інформації буде спрямований до нього, а потім до начальника станції.

Другим сектором є ДСЗ (заступник начальника станції з оперативної роботи) від його підлеглих до нього, а потім до начальника станції буде спрямована інформація.

Фінансовий відділ включає в себе бухгалтерію та товарну контору передача інформації здійснюється по такому ж принципу.

Начальник відділу кадрів це домен четвертого сектору він включає в себе відділ кадрів та науково - технічну базу. Від працівників відділу та науково - технічної бази спочатку інформація потрапляє до начальника відділу кадрів, а потім до начальника станції.

Доменом п'ятого сектору є ССЦ (заступник начальника станції з маневрової роботи) включає в себе інженера з охорони праці, від працівників інформація потрапляє до їхнього начальника, тобто до домену п'ятого сектору, а потім до основного домену. Таким чином, якщо всі умови будуть виконуватися працівниками станції зможемо забезпечити виток інформації та її секретність.

За проектом потрібно буде замінити деякі старі комп'ютери, а в інших змінити старе програмне забезпечення на нове, також, потрібно буде замінити непридатні для роботи комплектуючі матеріали на нові та встановити систему інформаційної безпеки підприємства. Замінивши деякі старі комп'ютери на нові, а саме плануємо заміну у начальника станції, бухгалтерії і ввести облікові картки у всіх відділах підпорядкованих станції ми зможемо попередити та знизити загрозу витоку інформації на підприємстві. Багато чого залежить і від, компетентності кожного з працівників станції будь він просто робітник або управлінець.

Висновки за розділом 3

Наявні особливості господарювання підприємств залізничного транспорту, а також велика кількість існуючих наукових досліджень у даному напрямку дозволяють говорити про багаторівневість системи інноваційної діяльності, в якій доцільно виділити три рівні і відповідні їм сучасні способи активізації інноваційної діяльності. Інноваційний процес є складним, суперечливим, багаторівневим, що підвищує значення кваліфікованих кадрів. У даному процесі науковці виділяють багато різних видів етапів, наголошуючи, що дотримання цілісності інноваційного процесу з ефективним виконанням вимог до кожного етапу є запорукою успіху всієї інноваційної діяльності.

Участь працівників в інноваційній діяльності підприємств має підкріплюватися додатковою системою відчутних стимулів крім тих, які безпосередньо відносяться до трудового процесу, в якому задіяний працівник.

З урахуванням дії стимулів, працівник буде перебувати в полі мотивації як учасник трудового процесу і як творча особистість (винахідник, раціоналізатор, автор цікавих ідей, що стосуються різних аспектів діяльності підприємства). У зв'язку з цим все більш актуальним стає компетентнісний підхід до стимулювання саморозвитку творчих особистостей.

Інструментами стимулювання інноваційної діяльності при цьому є способи розвитку персоналу (підвищення кваліфікації, корпоративне навчання, наставництво та ін.).

Процес розроблення інноваційної стратегії підприємства являє собою ряд послідовних етапів зі зворотними зв'язками, які дозволяють проводити коригування цілей, завдань, формувати підсумкові показники реалізації інноваційної стратегії.

У сучасних умовах вибір стратегічних орієнтирів інноваційного розвитку передбачає розробку не лише обраної інноваційної стратегії, а набору стратегій у різних сферах і оптимальний набір інструментів з їх реалізації.

Реалізована на підприємстві система розробки інноваційної стратегії допомагає стимулювати ідеї, креативність, компетентність і здатність вирішувати проблеми, може стимулювати регулярні інновації, коли інноваційна діяльність вбудована в повсякденну практику роботи співробітників.

Інтенсифікація виробництва і використання нових науково-технічних результатів зумовила різке скорочення інноваційного циклу, прискорення темпів оновлення продукції і технологій. Забезпечити зазначене неможливо без інформаційної складової забезпечення ефективності управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту. З цією метою в роботі запропоновано модель створення єдиного цифрового інформаційного простору на мікроекономічному рівні на засадах платформізації.

Таким чином, в результаті створення єдиного цифрового інформаційного простору на підприємстві стає можливим скоротити період освоєння і виробництва продукції, тобто підвищити швидкість подачі товару на ринок, що в свою чергу дозволить вивести даний вид інноваційної продукції на ринок раніше аналогів конкурентів, а отже дозволить забезпечити конкурентоспроможність всього підприємства.

Цифрова інформаційна платформа станції це в першу чергу наявність налагодженої системи надходження, обробки та пересування інформації усередині підрозділів станції та між ними, що особливо актуально в умовах цифрових трансформацій у світі. З метою покращення сприйняття такого роду платформи на підприємстві в роботі окреслено організаційні положення створення інноваційного цифрового середовища на залізничній станції.

Висновки

Глобальним визначальним трендом трансформації світової економіки на сьогодні є цифровізація, яка вносить суттєві фундаментальні корективи в протікання усталених соціально-економічних процесів. Цифрова трансформація світової економіки обумовлена стійкими технологічними змінами, які включають в себе досягнення у сфері аналітики, штучного інтелекту, хмарних обчислень, мобільних пристроїв. Однак питання стосується не лише передачі, зберігання, обробки інформації, а виникнення принципово нового економічного укладу, де істотно видозмінюється вся система соціальних, економічних та інституційних відносин між різними економічними суб'єктами, що включаються в цифрове середовище.

Не виключення й інноваційна діяльність підприємства залізничного транспорту, що наразі зазнала істотних трансформацій та потребує перегляду базових положень управління інноваційною діяльністю підприємств галузі відповідно до умов сьогодення.

Саме тому, з метою максимального розкриття мети дослідження, в перший розділ кваліфікаційної роботи було присвячено дослідженню теоретичних положень управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації. Дослідження показали, що в сукупності досліджених категорій інноваційної економіки важливе місце займає інноваційний процес, що є основою для ефективного управління інноваційною діяльністю підприємства. Інноваційний процес має складну структуру і послідовність реалізації, потребує своєчасних управлінських дій та методів активізації.

З метою визначення останніх в роботі було виділено фактори, що є стримуючими для інноваційного розвитку вітчизняних підприємств залізничного транспорту. Дослідження результативності вивчених сучасних способів активізації інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту дозволило співставити їх з проблемами розвитку інновацій в українській економіці, визначивши можливості їх вирішення.

Другий розділ містить результати діагностики фінансово-економічного стану підприємства залізничного транспорту. Проведені в розділі дослідження дозволили дійти висновку, що низький рівень техніко-технологічної бази, скорочення обсягу виконаних робіт, зниження ступеня ефективності, а також недовіра методів управління як персоналом, так і всім підприємством вимагають від керівництва дієвих методів та моделей забезпечення інноваційної діяльності.

Третій розділ кваліфікаційної роботи присвячено удосконаленню складових забезпечення ефективності управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту, а саме: формуванню системи стимулювання інноваційної активності працівників в умовах цифровізації; визначенню моделі формування інформаційної складової забезпечення ефективності управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного транспорту; розробці організаційних положень створення інноваційного цифрового середовища на залізничній станції.

Список використаних джерел

- 1 Дикань В.Л., Плетникова І.Л., Мельник В.О., Шраменко О.В., Уткіна Ю.М., Воловельська І.В. Економіка підприємства: збірник задач і текстів. Х.: УкрДАЗТ, 2007. 290 с.
- 2 Дикань В.Л., Зубенко В.О. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія. Х.: УкрДАЗТ, 2008. 194 с.
- 3 Геєць В. М., Семиноженко В. П. Інноваційні перспективи України. Харків: Константа, 2006. 272 с.
- 4 Коюда В. О., Лисенко Л. А. Інноваційна діяльність підприємства та оцінка її ефективності : монографія. Х.: ФОП Павленко О.Г.; ІНЖЕК, 2010. 224 с.
- 5 Стукан Т. М. Інноваційна діяльність як фактор забезпечення економічної безпеки підприємства. АгроСвіт. 2019. № 24. С. 118 – 124.
- 6 Тарасова О. В. Теоретико-методологічні основи інноваційної діяльності підприємств. Економіка харчової промисловості. 2012. № 1. С. 37 – 41.
- 7 Яновська В. П., Портний О. В., Накалюжна А. О. Ключові фактори розвитку компаній в інноваційній економіці. Вісник Хмельницького національного університету. Серія «Економічні науки», 2020. № 6. С. 20 – 26.
- 8 Близнюк Т. П. Вплив циклічності розвитку економіки на інноваційну діяльність підприємства. Х. : ФОП Александрова К.М., 2008. 352 с.
- 9 Коюда П. М., Шейко І. А. Ефективність інноваційної діяльності підприємств: теорія та практика : монографія. Харк. нац. ун-т радіоелектроніки. Х. : Компанія СМІТ, 2013. 332 с.
- 10 Маркетинг. Менеджмент. Інновації: монографія. За ред. д. е. н., проф. С.М. Ілляшенка. Суми : Папірус, 2010. 621 с.
- 11 Поліщук О. О. Сутність поняття «інноваційна діяльність» як соціально-економічної категорії. Економічний вісник Донбасу. 2010. № 3 (21). С. 169 – 171.

- 12 Тарасова О. В. Теоретико-методологічні основи інноваційної діяльності підприємств. Економіка харчової промисловості. 2012. № 1. С. 37 – 41.
- 13 Чумак О. В. Соціально-філософський аналіз поняття «інновація» та «інноваційна діяльність». Гуманітарний вісник Запорізької державної інженерної академії. 2009. Вип. 36. С. 152 – 165.
- 14 Іванова В. В. Дослідження теорії поняття інновації. Економіка промисловості. 2009. № 4. С. 80 – 86.
- 15 Мних О. Б. Стратегічний контекст збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту на основі цифровізації. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2020. № 69. С. 135 – 146.
- 16 Назаренко І. Л. Управління потенціалом підприємств інтелектуального бізнесу. Актуальні проблеми та напрями розвитку потенціалу соціально-економічних систем в умовах конкуренції : монографія. за заг. ред. Л. Л. Калініченко. Х.: ФОП Панов А.М., 2017. С. 105 – 117.
- 17 Овчиннікова В.О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія. Х. : УкрДУЗТ, 2017. 427 с.
- 18 Корінь М. В. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва : монографія. Харків : УкрДУЗТ, 2019. 401 с.
- 19 Обруч Г. В. Збалансований розвиток підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації економіки. Х. : УкрДУЗТ, 2020. 402 с.
- 20 Токмакова І. В. Забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України : монографія. Х. : УкрДУЗТ, 2015. 403 с.
- 21 Дикань В.Л., Маслова В.О. Організація виробництва: підручник. Харків, УкрДАЗТ, 2013. 422 с.
- 22 Дикань В.Л., Мельник В.О. Організація виробництва : навч. посібн. Х.: ТОВ «Р.И.Ф.», 2007. 320с.
- 23 Дикань В.Л., Зубенко В.О., Маковоз О.В., Токмакова І.В., Шраменко В.О. Стратегічне управління: навч. посібник. Х.: К.: «Центр учбової літератури», 2013. 272 с.
- 24 Шумпетер Й. А. Теорія економічного розвитку : Дослідження прибутків,

капіталу, кредиту, відсотка та економічного циклу; пер. з англ.

В. Старка.

К. : Вид. дім «Києво-Могилян. акад.», 2011. 242 с.

25 Зубенко В.О., Чмух Ю.М. Удосконалення стратегічного управління багатопрофільним підприємством. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2015. №52. С.171-175.

26 Зубенко В.О., Півень К.О. Забезпечення ефективності процесу управління змінами. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2016. №54. С.350-353.

27 Подсолонко В. А., Процай А. Ф., Миронова В. С. Підприємництво: навч. посібн. К.: Центр навчальної літератури, 2003. 636 с.

28 Цигилин І.І., Паневник Т. М., Криховецька З. М. Основи підприємництва : навч. посібн. К.: ЦНЛ, 2005. 240 с.

29 Шваб Л.І. Економіка підприємства : навч. посібник для студентів вищих навчальних закладів. 2-е вид. К.: Каравела, 2005. 568 с.

30 Федулова Л., Пашута М. Розвиток національної інноваційної системи України. Економіка України. 2015. №4. С.35-47.

31 Шульгіна Л. М., Юхименко В. В. Інноваційний розвиток підприємств: формування стратегій: монографія. Нац. техн. ун-т України «КПІ». К.: Univest PrePress, 2015. 212 с.

32 Дикань В. Л., Обруч Г. В. Формування бізнес-моделі збалансованого розвитку підприємств в умовах цифровізації економіки. Адаптивне управління: теорія і практика. Серія «Економіка». 2021. Вип. 11 (22). URL : <https://amtp.org.ua/index.php/journal2/article/view/406/350>.

33 Єпіфанова І. Ю. Формування інноваційних стратегій промислових підприємств у сучасних умовах. Підприємництво та інновації. 2020. № 13. С. 33 – 39.

34 Озерська Г. В. Забезпечення розвитку інноваційного потенціалу підприємств залізничного транспорту України : дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04. Укр. держ. акад. залізн. трансп. Харків, 2014. 204 с.

35 Шавшин О. С. Стратегія інноваційного розвитку підприємства.

Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Сер.: Економічні науки. 2017. № 3 (25). Т. 2. С. 167 – 171.

36 Войнаренко М. П., Череп А. В., Олейнікова Л. Г. Інноваційний розвиток промислових підприємств: аналіз та оцінки : монографія. Хмельницький : ХНУ, 2010. 444 с.

37 Торопова В. І. Забезпечення інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації. Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика : тези доп. XIX Міжнар. наук.-практ. конф. (1 – 2 червня 2023 р., м. Харків). Харків : УкрДУЗТ, 2023. С. 431 – 433.

38 Дикань В. Л. Концепція інноваційного розвитку економіки України. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2015. № 51. С. 9 – 20.

39 Рогоза М. Є., Вергал К. Ю. Стратегічний інноваційний розвиток підприємств: моделі та механізми : монографія. Полтава : РВВ ПУЕТ, 2011. 136 с.

40 Князевич А. О., Крайчук О. В., Крайчук С. О., Стрільчук Р. М. Управління інноваційним розвитком підприємств на основі теорії синергетики. Ефективна економіка. 2019. № 3. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6943>.

41 Пашинський С. А. Визначення інструментів активізації інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту. Матеріали 83-ї студентської науково-технічної конференції. Х. : УкрДУЗТ, 2023. 113 с. URL : https://kart.edu.ua/wp-content/uploads/2023/12/programa_sntk-83-.pdf.

42 Фомін С. Глобалізація та її наслідки для України. Політика і час. 2011. №7. С.62-67.

43 Вяткіна Т. Г. Передумови використання стратегічного менеджменту в міжнародній туристичній індустрії. Проблеми міжнародних відносин. 2015. Вип. 10–11. С. 37 – 52.

44 Дикань В.Л., Компанієць В.В., Полякова О.М. Етичні основи бізнесу : навч. посібн. Харків, УкрДАЗТ, 2012. 316 с.

- 45 Дикань В. Л., Токмакова І. В., Овчиннікова В. О., Толстова А.В. Основи бізнесу: навч. Посібник. Харків: УкрДУЗТ, 2018. 290 с.
- 46 Кожанова Є.Ф., Отенко І. П. Економічний аналіз: навч. посібник для самостійного вивчення предмету. Х.: ВД «ІНЖЕК», 2003. 208 с.
- 47 Компанієць В.В. Економічний аналіз: конспект лекцій. Ч.1. Харків, УкрДАЗТ, 2002. 42 с.
- 48 Дикань В. Л., Токмакова І. В., Овчиннікова В. О. та ін. Економічна діагностика: підручник. Харків: УкрДУЗТ, 2022. 284 с.
- 49 Зубенко В.О., Токмакова І.В. Економічна діагностика фінансового забезпечення підприємства в системі управління підприємством. Економіка : проблеми теорії та практики : зб. наук. пр. 2008. Вип. 246. Том 1. С.141 – 146.
- 50 Економічна енциклопедія: у трьох томах. Редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. К.: Видавничий центр «Академія», 2001. 848 с.
- 51 Слав`юк Р.А. Фінанси підприємств : навч. посібник. К.: ЦУЛ, 2005. 411 с.
- 52 Амоша О. І., Антонюк В. П., Землянкін А. І. Активізація інноваційної діяльності: організаційно-правове та соціально-економічне забезпечення : монографія. НАН України. Ін-т економіки промисловості. Донецьк, 2007. 328 с.
- 53 Лукінов І. Між бюджетні відносини в Україні : концептуальні підходи до реформування. Економіка України. 2002. №5. С. 10–14.
- 54 Токмакова І.В., Костєва А.Ю. Формування системи мотивації поведінки працівників в сучасних умовах. Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно–інвестиційного розвитку : матеріали Всеукраїнської заочної наук.–практ. конф. (22 - 25 жовтня 2013 р., м.Харків). Харків. С. 360– 364.
- 55 Драган О. І. Управління конкурентоспроможністю підприємств: теоретичні аспекти : монографія. К. : ДАКККиМ, 2006. 160 с.
- 56 Лич В. М. Людський капітал України: стан, проблеми, перспективи відтворення: монографія. К. : КНУБА, 2009. 224 с.

- 57 Мельничук Д. П. Людський капітал: пріоритети модернізації суспільства у контексті поліпшення якості життя населення : монографія. Житомир: Полісся, 2015. 564 с.
- 58 Стратегії економічного розвитку в умовах глобалізації : монографія. За ред. д.е.н., проф. Д.Г. Лук'яненка. К.: КНЕУ, 2001. 538 с.
- 59 Бавико О. Є. Цифровізація бізнес-процесів як елемент стратегії сталого смарт-розвитку підприємницьких структур. Економічний журнал Одеського політехнічного університету. 2023. № 2 (24). С. 15 – 23.
- 60 Machlup F. The production and distribution of knowledge in the United States. Princeton : Princeton University Press, 1962. 416 p.
- 61 Зубенко В.О., Чудомех І.О. Особливості впровадження концепції управління витратами на вітчизняних підприємствах. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2014. №48. С.124-128.
- 62 Чубукова О. Економіка інформації: ринок продуктів та послуг: монографія. К. : Нора-принт. 2001. 343 с.
- 63 Захарчук Н. Сутність та еволюція стратегічного управління підприємствами. Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. 2022. № 6, Т. 2. С. 110 – 114.
- 64 Шульгіна Л. М., Юхименко В. В. Сучасні концепції стратегічного управління інноваційним розвитком підприємства. Маркетинг і менеджмент інновацій. 2011. №3. Т.2. С. 79 – 84.
- 65 Рогоза М. Є., Вергал К. Ю. Стратегічний інноваційний розвиток підприємств: моделі та механізми : монографія. Полтава : РВВ ПУЕТ, 2011. 136 с.
- 66 Шевцова Г. З. Синергетичний контекст стратегічного менеджменту. Формування ринкової економіки. Спец. вип. Стратегічні імперативи сучасного менеджменту: у 2 ч. Ч. 1. К.: КНЕУ, 2012. С. 580 – 592.
- 67 Капітанець Ю. О. Використання принципів синергетики в розвитку стратегічного управління підприємствами. Сталий розвиток економіки. 2010. № 8. С. 146 – 151.

- 68 Isenberg D. Introducing the Entrepreneurship Ecosystem: Four Defining Characteristics. *Forbes*, May 25, 2011. P. 17-25.
- 69 Moore J. F. The Death of Competition: Leadership and Strategy in the Age of Business Ecosystems. N.Y.: Harper Business, 1996. 317 p.
- 70 Mason C., Brown R. Entrepreneurial ecosystems and growth oriented entrepreneurship. веб-сайт. URL: <https://www.oecd.org/cfe/leed/Entrepreneurialecosystems.pdf>.
- 71 Savchenko L. Models of software ecosystems. The Fifth World Congress “Aviation in the XXI century”. Kiev, 2012. P. 23 - 27.
- 72 Grinenko O. Software Ecosystems. *Journal of the National Transport University*. Kiev: National Transport University. 2012. Vol. 26. P. 508 – 512.
- 73 Jacobides M. G., Cennamo C., Gawer A. Towards a theory of ecosystems. *Strategic Management Journal*, 2018, vol. 39, iss. 8, P. 2255–2276.
- 74 Пашинський С. А., Овчиннікова В.О., Рудь А. І. Визначення інструментів активізації інноваційної діяльності на підприємствах залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2023. <https://kart.edu.ua/unit/visnik-etp/arhiv-nomeriv/2023-2>.
- 75 Методичні вказівки до виконання кваліфікаційної роботи рівня вищої освіти "другий (магістерський) рівень" усіх форм навчання / В. Л. Дикань, В. В. Компанієць, І. В. Токмакова, І.Л. Назаренко. Харків: УкрДУЗТ, 2019. 60 с.
- 76 Студентська навчальна звітність. Текстова частина (пояснювальна записка). Загальні вимоги до побудови, викладення та оформлення: Методичний посібник з додержання вимог нормоконтролю у студентській навчальній звітності / Козар Л.М. [та ін.]; за заг. ред. Л.М. Козара. Х.: УкрДАЗТ, 2014. 54 с.

АКТ

перевірки випускної кваліфікаційної роботи на наявність ознак
академічного плагіату

Відповідно до даних сервісу Strikeplagiarism.com кваліфікаційна робота
на тему: «Управління інноваційною діяльністю підприємств залізничного
транспорту в умовах цифровізації»
автора: Пашинський Сергій Андрійович
(ПІБ автора повністю)

містить 18,09 % запозичень. Ознаки академічного плагіату – відсутні.

Перевірку виконала
доцент кафедри економіки та управління
виробничим і комерційним бізнесом



(підпис)

Ганна ОБРУЧ

23.12.2023 р.