

собою всіх складових системи управління.

Варто зазначити, що сучасний етап розвитку інформаційних технологій призвів до росту потреби в інформаційному забезпеченні, як виробничого так і стратегічному ресурсів.

Інформаційна послуга – це документована інформація, підготовлена згідно з потребами користувачів та призначена для задоволення їх потреб. Так як, інформаційні технології все глибше проникають у всі галузі народного господарства, все тісніше взаємодіють з виробничими, обліковими, аналітичними та управлінськими процесами, більш активно застосовуються у діяльності підприємств та організацій тощо, то потреба в інформаційних послугах стає однією з ключових при підтримці та прискоренні виконання бізнес-процесів.

Застосування інформаційних технологій само по собі не призводить до поліпшення діяльності підприємства чи організації, але вони сприяють удосконаленню роботи персоналу за рахунок забезпеченості їх необхідними даними та інформацією.

Організація діяльності підприємств транспортної сфери, котра на майже 90% складається із логістичних процесів, на сьогоднішній день досить сильно залежить від інформаційної складової.

Застосування інформаційних технологій на підприємствах транспорту в останні роки є досить широким, так як без них сучасні вантажоперевізні підприємства не зможуть існувати. На даний час інформаційні технології використовують при автоматизації процесів перевезень вантажів, при автоматизації процесів управління вантажоперевезеннями та логістикою.

У світовій практиці відношення витрат міжнародної транспортної галузі на інформаційні технології поступово приходять до відомого в економіці принципу Парето-оптимальності 80/20, коли 80% витрат на інформаційні технології відносяться на автоматизацію процесів управління, а 20% – безпосередньо на автоматизацію вантажоперевезень.

В нашій країні автоматизація перевезень вантажів кожного року набирає все більше обертів і щорічно призводить до зростання затрат на їх інформатизацію в середньому на 10-15%. Це пов'язане, в першу чергу, з вузькими бюджетними гранями та нагальною потребою у забезпеченні діяльності окремих перевізних процесів.

Зростання потреби в автоматизації управлінських процесів ґрунтується на глобалізації світової економіки, постійній зміні між центами виробництва та споживання, змінах у транспортній та логістичній сферах, збільшенні обсягів вантажоперевезень тощо.

В цілому, варто зазначити, що зміни у

логістичній та перевізній галузях призводять до потреби забезпеченості транспортних підприємств інформаційними технологіями, як однією із складових сучасного розвитку підприємств та організацій.

УДК 658.5

ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Кирдина Е.Г., д.э.н., профессор (УкрГАЗТ)

Опыт деятельности промышленных предприятий Украины в прошедшем периоде убедительно показал, что залогом жизнеспособности и успешного их функционирования в условиях формирующихся рыночных отношениях является рыночная активизация инновационной политики, которая выдвигает на первый план переход на выпуск новой, востребованной потребителем продукции.

Разработка прогрессивных технологий и промышленной продукции, имеющих рыночную новизну, становится преимуществом финансово-устойчивых предприятий, деятельность которых базируется на следующих стратегиях:

- стратегия инноваций, направленная на разработку новой технологии, изготовлении ранее не выпускаемой продукции, оказании новых услуг;

- стратегия, направленная на разработку новых и модернизацию устаревших технологических процессов, освоение нового оборудования;

- стратегия сбыта, на основе которой предприятие стремится увеличить объемы реализации продукции путем инвестирования в рыночные механизмы и каналы сбыта.

Активизация инновационной деятельности корректирует цели предприятия, которые связываются не просто с увеличением объема выпускаемой продукции и оказанием услуг, но и с расширением рыночной доли самого предприятия за счет выхода: на новые рынки с традиционной продукцией; с традиционной продукцией на существующий рынок; с новой продукцией на новый рынок.

Внешние условия требуют от предприятия усиления взаимосвязи между собственно производством, научно-техническими и проектно-конструкторскими подразделениями, а также маркетинговой деятельностью. Возникает ряд новых задач, связанных с регулированием этапов жизненного цикла продукции

(постепенное сокращение объемов и снятия с производства невостребованной продукции, освоение новых изделий и адаптация их к динамично меняющимся рыночным потребностям, выявление этих потребностей, ориентация производственно-сбытовой и инновационной деятельности предприятия на их удовлетворение). Решению вышеперечисленных задач будет во многом способствовать план, разрабатываемый на уровне предприятия и направленный на координацию служб по управлению этапами создания и производства нововведения.

В производственно-технологических системах ведущих отраслей и промышленных производств не произошло замещения старых технологий новыми. Скорее наоборот, высокотехнологичные системы вытеснялись системами с более низким технологическим уровнем или с очень короткими технологическими цепочками. Наметившийся рост, например, в машиностроении происходит преимущественно в производствах с невысоким техническим уровнем. Или же увеличение выпуска качественной продукции представляет собой в основном сборочные производства из преимущественно импортных частей. Пока речь идет лишь об усилении ремонтно-сервисных и инфраструктурных функций машиностроения.

Не удалось использовать главное конкурентное преимущество отечественного машиностроения – существование комплекса высокотехнологичных отраслей – в целях обновления производственно-технологических систем и формирования макротехнологий в самом машиностроении и в отраслях народного хозяйства.

В краткосрочном аспекте на первый план выдвигаются проблемы, преимущественно связанные со структурой оборотных активов промышленных предприятий, а не с качеством и структурой их основных средств. Здесь возникают и должны быть решены вопросы повышения емкости рынков, финансовой устойчивости предприятий-производителей, образования материальных запасов у производителей и проведение расчетов с дебиторами и кредиторами промышленных предприятий.

Технологический фактор из-за временных лагов в цепочке «инновационная сфера – инвестиции – ввод основных фондов – ввод производственных мощностей – производство продукции» не носит определяющего характера, за исключением безнадежно устаревших производств. Полный инвестиционный лаг в машиностроении превышает 10 лет. Поэтому вклад новой отечественной технологии в повышение конкурентоспособности конечной

машиностроительной продукции не может проявиться (даже при наличии конкурентоспособного образца новой техники) в ближайшее время. Технологические же особенности совершенствования производственной инфраструктуры предприятий и обновление технологической оснастки машин и оборудования являются исключительной компетенцией технологических и финансовых служб предприятий в ходе нормального производственного процесса выпуска машиностроительной продукции.

Следовательно, меры краткосрочного характера в целом должны быть направлены на сохранение машиностроения как отрасли реального сектора экономики, восстановление его финансовой устойчивости.

УДК 658.15

ФОРМУВАННЯ ЗАГРОЗ ТА РИЗИКІВ ФІНАНСОВІЙ БЕЗПЕЦІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Ковтун Т.В., аспірант (УкрДАЗТ)

Залізничний транспорт України є провідною і важливою галуззю економіки країни. Нестабільність економічного, політичного середовищ формують значну кількість небезпек, особливо в умовах реформування, що впливають на функціонування та розвиток залізничної галузі.

Постає необхідність у вивченні зв'язків виникнення та дії загроз та ризиків, а також необхідності групування даних явищ за певним критерієм, що дасть можливість найбільш повного та ефективного їх дослідження, попередження та усунення.

Поняття загроза розуміємо як конкретний фактор, явище, подія, що призводить до негативних наслідків, фінансових втрат.

Ризик – це кількісний чи якісний вимір ймовірності настання певної події; ймовірний результат відхилення, ступінь відхилення від запланованих дій.

Небезпека – форма прояву загрози; результат загрози.

Пропонуємо розглядати порядок виникнення цих подій таким чином, що дасть можливість найбільш точно вивчити та дослідити фактори впливу на фінансову безпеку. Спочатку виникає загроза. Після її виникнення оцінюється ризик настання небезпеки. Якщо він досить значний, то можна стверджувати про настання небезпеки. Це дасть можливість найбільш точно вивчити та дослідити фактори, що

Існує велика кількість критеріїв за якими