Література:

1. Івахненков С. В. Інформаційні технології в організації бухгалтерського обліку та аудиту : [навч. посіб.] / С. В. Івахненков. – К. : Знання-Прес, 2003. – 349 с.
2. Івахненков С. В. Комп'ютерний аудит : контрольні методики і технології : [навч. посіб.] / С. В. Івахненков. – К. : Знання, 2005. – 286 с.
3. Федорова Г. В. Информационные технологии бухгалтерского учета, анализа и аудита : [учеб. пособ.] / Г. В. Федорова. – М. : Омега-Л, 2004. – 304 с.
4. Терещенко Л. О. Комп'ютерний аудит : [навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисц.] / Л. О. Терещенко, Б. В. Кудрицький. – К. : КНЕУ, 2011. – 226 с.

УДК 656.2

РОЛЬ ФІНАНСІВ У ІННОВАЦІЙНОМУ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОГО КОМПЛЕКСУ

Чернявська Т.А., к.е.н., доцент
Новокаховський гуманітарний інститут

Обґрунтована сутність та роль фінансів у інноваційному розвитку транспортно-дорожньому комплексі. Акцентована значущість кластерного розвитку ТДК в площині фінансового забезпечення сталого розвитку його складових та досягнення конкурентноздатності країни.

The essence and role of finance in the innovative development of the transport sector. Accented importance of cluster development of the transport sector in the plane of the financial sustainability of this components and achieve competitiveness of the country.

Постановка проблеми. Україна розташована на перетині багатьох міжнародних транспортних коридорів, що зв'язують її з іншими країнами та є важливою сполучною ланкою між ними. Таке географічне положення зумовлює значущість транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) для розвитку економіки країни. Наявність конкурентних преваг, невикористаного наукового, виробничого, територіального, інвестиційного потенціалу обумовлюють доцільність впровадження інноваційно-інвестиційної моделі розвитку ТДК на основі формування транспортно-дорожніх кластерів. Особливо актуальними питання кластерного розвитку набувають у період подолання кризових явищ в економіці країни та стабілізації стану провідних її галузей.

Позитивний зарубіжний досвід функціонування кластерів, в тому числі й в транспортній сфері, дозволяють стверджувати, що кластерізація транспортно-дорожнього комплексу сприятиме досягненню його конкурентоспроможного рівня, активізації інвестиційної діяльності, модернізації інфраструктури, розвитку суміжних галузей, територій, використанню експортного потенціалу в цій сфері [1, с. 73]. Галузі ТДК характеризуються як галузі з найбільшою інноваційною спроможністю та інноваційною ємністю. Інноваційні транспортно-дорожні кластери дозволять полегшити процес дифузії інновацій у транспортну сферу [11, с. 138].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В численних наукових працях вітчизняних і іноземних науковців, таких як: І.Я. Аксьонов, О.П. Артинов, М.М. Біленький, М.М. Громов, В.П. Ільчук, Г.О. Кондрать'єв,

В.Г. Коба, Ф.П. Кравець, В.І. Краєв, Б.М. Парахонський, Ю.Є. Пащенко, Ю.М. Цвєтов, Є.М. Сич та ін. піднімались проблемні питання транспортної галузі, що пов'язувались з недостатнім фінансуванням, фізичним та моральним зносом основних фондів і та ін., проте низка проблем залишилась поза увагою вчених – дослідників.

Сучасні концептуальні підходи, викладені у наукових працях вітчизняних та зарубіжних вчених, повною мірою не розкривають ролі фінансів в інноваційному розвитку ТДК. Необхідність комплексного ґрунтовного дослідження теоретичних і практичних питань щодо подальшого розвитку транспортно-дорожнього комплексу, сучасний стан якого визначається строкатістю та значною диференціацією умов функціонування, потреб фінансування, особливостей розміщення і вагомості у народногосподарському комплексі країни та її регіонів стали визначальними при формуванні цілей роботи.

Постановка завдання. Мета дослідження полягає в обґрунтуванні сутності та ролі фінансів у інноваційному розвитку ТДК й критичному осмисленні векторів подальшого розвитку шляхів подолання окресленої проблематики.

Виклад основного матеріалу дослідження. Проаналізуємо, що являють собою фінанси інноваційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу. Фінанси являють собою досить складне багатопланове суспільне явище, яке характеризується різними сутнісними ознаками та формами прояву. Як і будь-яке явище, вони можуть розглядатись на різних рівнях узагальнення і деталізації.

Найбільш поширене тлумачення категорії „фінанси" полягає у фокусуванні виключно на динамічному їх боці, тобто йдеться про визначення фінансів лише як системи відносин, що виникають у процесі розподілу та перерозподілу деяких грошових фондів. Таке визначення показує тільки один бік такого багатогранного явища, як фінанси, окреслюючи його межі виключно через характер функціонування. За статичного розгляду фінансів вони є не системою відносин, а певними коштами, які сформовані в процесі створення, розподілу й перерозподілу деяких фондів грошових ресурсів. Хоча обидва підходи є правильними, оскільки цілком коректно відображають сутність фінансів, проте їх не можна вважати повними. Так само важко погодитися з вичерпністю тлумачення фінансів, як набору методів і форм використання коштів, адже в цьому разі розглядається лише організаційний, інструментальний бік фінансів та ігнорує ряд інших їх ознак.

З огляду на предмет цього дослідження, нас цікавить тлумачення, яке було б максимально повним і відповідало б особливостям функціонування транспортно-дорожнього комплексу, а також дало б змогу адекватно обґрунтувати роль фінансів у інноваційному розвитку ТДК.

Для визначення сутності фінансів як інструменту інноваційного розвитку ТДК заслуговує на увагу тлумачення дефініції Кузьміна О.Є. та Шотіка Т.М. Вони пропонують наступне визначення: „фінанси слід розуміти як грошові відносини щодо формування й розподілу фондів грошових ресурсів, використання яких здійснюється в системі відносин між суб'єктами функціону-

вання економіки” [4, с. 22]. Відмітимо, що дане визначення є досить змістовним і значною мірою відбиває характер фінансової складової інноваційного розвитку і водночас розкриває фінанси як джерело матеріальних ресурсів, як явище, що інтегрується в систему економічних зв'язків, і як інструмент управління інноваційним процесом.

Комплексний аналіз визначень [6, 7, 8, 9, 10] обумовлює необхідність тлумачення фінансів, яке б враховувало властиві ознаки функціонування ТДК. У зв’язку з цим, поняття „фінанси” потребує більшого уточнення.

Транспорт, будучи галуззю матеріального виробництва, виконує функцію просторового переміщення продукції промислового і сільськогосподарського призначення, пов'язує виробництво та споживання, об'єднує різні галузі та регіони у єдиний комплекс, забезпечуючи безперервний процес розвитку продуктивних сил. Транспорт прискорює кругообіг матеріальних благ у суспільному виробництві, збільшуючи тим самим, сумарну продукцію народного господарства країни. Хоча на транспорті і відбувається процес виробництва, але він своєрідний на відміну від промислового, сільськогосподарського секторів тим, що на транспорті продукт у новій натурально-речовій формі не створюється. Його корисний ефект досягається за рахунок переміщення створеної іншими галузями матеріального виробництва продукції від місця виробництва до місць споживання. Таке положення виключає можливість існування транспортної продукції окремо, поза виробничого процесу, де виробництво, реалізація і споживання транспортної продукції злито воєдино. Процес виробництва, реалізації та споживання продукції транспортного комплексу регіону здійснюється в межах обігу і для обігу.

В.М. Опарін вважає, що...” фінанси мають як видиму, зовнішню, форму прояву, так і внутрішній зміст. Видима сторона фінансів проявляється у грошових потоках, які рухаються між суб’єктами фінансових відносин. Ці потоки - їх характер і форми, спрямованість і обсяги - є предметом практичної фінансової діяльності. Прихована, змістова, сторона фінансів пов’язана з тим, що відображають ті чи інші грошові потоки, а саме - рух вартості створеного у суспільстві валового внутрішнього продукту, тобто обмінні й розподільні відносини. Від налагодженості цих відносин залежить ефективність економічної системи і розвиток суспільства. Обмінно-розподільні відносини характеризують внутрішню сутність фінансів і є предметом фінансової науки”.

З огляду на це, він надає наступне визначення: „фінанси - це сукупність грошових відносин, пов’язаних з формуванням, мобілізацією і розміщенням фінансових ресурсів та з обміном, розподілом і перерозподілом вартості створеного на основі їх використання валового внутрішнього продукту, а за певних умов і національного багатства” [5].

Враховуючи вищенаведене, в контексті особливостей умов функціонування галузей транспортної сфери комплексна оцінка сутності фінансів полягає у наступному: фінанси ТДК - це система грошових відносин щодо розподілу та перерозподілу доданої вартості, що формується у нематеріальній формі, але є домінантною складовою валового внутрішнього продукту.

Комплексний підхід дослідження ролі транспорту, сутності та організації процесу функціонування транспортно-дорожнього комплексу дозволяє обґрунтувати визначення фінансів суб'єктів господарювання ТДК, яке найповніше враховуватиме викладені зауваження.

Так, транспорт – це одна з найважливіших галузей народного господарства, що виконує функцію своєрідної кровоносної системи в складному організмі країни. Транспорт не тільки забезпечує потреби господарства і населення в перевезеннях, але разом з містами утворює каркас території, є складовою частиною інфраструктури, служить матеріально-технічною базою формування і розвитку територіального поділу праці, справляє істотний вплив на динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку окремих регіонів і країни в цілому.

Транспортно-дорожній комплекс є штучною особливо складною техніко-технологічною, соціально-економічною та організаційною відкритою системою, що займає найважливіше місце в економіці країни та світу, тому дослідження та вдосконалення його функціонування розглядається вченими, практиками й урядами країн і вважаються необхідними, вагомими, актуальними.

ТДК має глобальний характер, оскільки тільки формально розділений кордонами країн, межами регіонів країни, міст і районів. Він одночасно може розглядатися як найважливіший народногосподарський інфраструктурний елемент і як самостійна частина (галузь) економіки, яка створює комплекс специфічних економічних благ, що і визначає його галузеві відзнаки.

Якщо аналізувати зміст комплексу створюваних благ, то виявиться, що, з одного боку, транспортна послуга є системоутворюючою. Комплекс створюється й існує, щоб створювати умови для руху транспорту, перевезення пасажирів і вантажів. Саме тому ТДК відноситься до елементів інфраструктури народного господарства. З іншого боку, всередині ТДК утворюється власна інфраструктура, яка забезпечує його функціонування і дозволяє створюватися сукупності супутніх, але необхідних і не менше важливих економічних благ. Ця сукупність мінлива. Вона постійно розширюється. Змінюються і ціннісні пріоритети благ, змінюються соціально-економічні відносини з приводу виробництва, розподілу, обміну та споживання всієї сукупності економічних благ, створюваних комплексом переважно у вигляді послуг. З іншого боку всередині ТДК утворюється власна інфраструктура яка забезпечує його функціонування і дозволяє створюватися сукупності супутніх але необхідних і не менше важливих економічних благ. Ця сукупність мінлива. Вона постійно розширюється. Змінюються і ціннісні пріоритети благ, змінюються соціально-економічні відносини з приводу виробництва, розподілу, обміну та споживання всієї сукупності економічних благ, створюваних комплексом переважно у вигляді послуг.

Дослідження особливостей функціонування ТДК надає змогу сформулювати підхід до визначення „суб'єкт господарювання ТДК", а також обґрунтувати впровадження поняття „суб'єкти управління ТДК". Суб'єкти господарювання в ТДК доцільно розглядати на макро- та мікрорівні.

Очевидно, що транспорт є необхідною умовою територіального поділу праці, спеціалізації районів, їх комплексного розвитку. На нашу думку, цілком виправдане включення до складу суб'єктів господарювання ТДК адміністративно-територіальні одиниці. Адже, кожний регіон має свої особливі умови господарювання: географічне розміщення, галузеву структуру, транспортний, ресурсний, виробничий, кадровий потенціал тощо.

Ринкове середовище, постійно змінюючись, впливає на всі функціональні області діяльності суб'єктів, в тому числі і на фінансові відносини, що зумовлює необхідність управління ними згідно зі змінами всіх чинників. Вищенаведене дозволяє обґрунтувати дефініцію „суб'єкти управління ТДК". Суб'єктами управління в ТДК виступатимуть держава, органи влади адміністративно-територіальних одиниць, територіальні або промислові об'єднання в особі їх керівних органів, власники підприємств транспортно-дорожньої сфери та менеджери цих суб'єктів. У кожного з цих суб'єктів своя місія та задачі управління для успішного досягнення власних стратегічних цілей.

У відповідності з висновками більшості експертів для організації керування на сучасному рівні транспортними потоками виникає необхідність створення єдиної системи управління транспортною мережею України з урахуванням перспективного розвитку існуючих ринкових стосунків, включаючи систему експлуатації транспортних засобів. Для цього доцільно впровадити розробки глобальних інформаційно-навігаційних систем, в тому числі на міжнародних транспортних коридорах. Для забезпечення нормальної роботи таких систем необхідне впровадження нових технологій інтермодальних та інтероперабельних перевезень. Крім того, потрібно створити гармонізовану з європейськими зразками систему управління безпекою дорожнього руху.

Вирішення окреслених цих і багатьох інших актуальних задач розвитку ТДК України можливе за рахунок формування транспортно-дорожніх кластерів. З 2003 року Верховна Рада України відповідним законом визначила стратегічні пріоритетні напрями інноваційної діяльності, одним з яких є будівництво і реконструкція транспортних систем. Закон „Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні" зобов'язав органи виконавчої влади всіх рівнів створювати режим найбільшого сприяння виконанню робіт, спрямованих на реалізацію пріоритетних напрямів інноваційної діяльності та концентрації на них фінансово-економічних та інтелектуальних ресурсів [12, с. 135].

На жаль, однією з найслабкіших ланок у цьому процесі є відсутність інноваційних структур, які дали б можливість об'єднувати навколо них свої ресурси та стали б концентруючою силою всіх суб'єктів інноваційної діяльності [11].

Усвідомлюючи невідкладну потребу вжити заходи для об'єднання науки, виробництва та фінансового сектору, Державне агентство України з інвестицій та інновацій опрацювало схему взаємодії всіх учасників інноваційного процесу через утворення спеціальних об'єднань, які можна називати „інноваційними кластерами", „кластерами компетенції", „точками зростання" тощо. Саме такі об'єднання, на нашу думку, стануть інституційним механізмом ре-

алізації відповідних інноваційних пріоритетів та дадуть змогу підвищити внутрішню та міжнародну конкурентоспроможність його членів за рахунок комерційного і некомерційного співробітництва, наукових досліджень та інновацій, освіти, навчання і заходів політики підтримки.

Оскільки в статті ми визначили, що однією із умов сталого економічного зростання як суб'єктів господарювання ТДК, так і держави в цілому є інноваційна діяльність, а головним чинником, що впливає на її ефективність виступає фінансове забезпечення, то пріоритет формування транспортно-дорожніх кластерів стає очевидним. Активізація і мобілізація фінансових потоків в межах кластерного утворення дозволить ефективно використовувати наявний і невикористаний потенціал.

Висновки. Резюмуючи все вищевказане, ми дійшли таких висновків: фінанси займають домінуюче місце в інноваційному розвитку ТДК і є перспективним напрямком подальших досліджень. Особливої актуальності набувають питання кластерного розвитку ТДК в площині фінансового забезпечення сталого розвитку його складових та досягнення конкурентноздатності країни.

Література:

1. Сич Є.М., Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку. – К.: Логос, 2006. – 264 с.

2. Пащенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України в умовах інтеграційних процесів : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук : спец. 08.10.01 / Ю. Є. Пащенко ; НАН України, Рада по вивч. продукт. сил України. – К., 2006. –31 с.

3. Матійко С.А. Впровадження механізму державної підтримки самоорганізації транспортної системи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nvamu_upravl/2010_4/20.pdf

4. Кузьмін О. Є., Шотік Т.М. Фінансова складова в розвитку й функціонуванні національної інноваційної системи / О. Є. Кузьмін // Фінанси України. – 2009. – № 5. – С. 21– 30.

5. Опарін В.М. Фінанси (Загальна теорія): Навч. посібник. – 2-ге вид., доп. і перероб. – К.: КНЕУ, 2001. – 240 с.

6. Кірейцев Г.Г. Фінанси підприємств : навч. посіб. / Г.Г. Кірейцев. – Ж. : Вид-во ІТІ, 2002. – 269 с.

7. Худолій Л.М. Теорія фінансів : навчально-методичний посібник / Л.М. Худолій. – К. : Вид-во Європ. ун-ту, 2003. – 167 с.

8 Патрін Г.О. Фінанси підприємств : навч. посібник / Г.О. Патрін, А.Г. Загородній– Львів : ЛБІНБУ, 2003. – 265 с.

9. Гриньова В.М. Фінанси підприємств : навч. посібник / В.М. Гриньова, В.О. Коюда. – К. : Знання-Прес, 2004. – 423 с.

10. Бандурка О.М. Фінансова діяльність підприємства / О.М. Бандурка, М.Я. Коробов. – К. : Либідь, 2003. – 383 с.

11. Присяжнюк А.Ю. Фінансовий механізм управління інноваційними кластерами [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Vdie/2011_2/files/29.pdf

12. Чернявська Т.А. Проблеми фінансового забезпечення інноваційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу України // Вісник Хмельницького національного університету, 2011. - № 3, Т.2 (176). Економічні науки. – С.135-138.