

УДК 330.341.1

Комчатних О.В.
старший викладач кафедри економіки
Національного транспортного університету

ФІНАНСУВАННЯ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ УКРАЇНИ

FINANCING INNOVATIVE DEVELOPMENT OF UKRAINIAN TRANSPORT ENTERPRISES

АНОТАЦІЯ

У статті розглянуто сучасний стан розвитку транспортних підприємств України. Проаналізовано рівень інноваційної активності вітчизняних транспортних підприємств. Визначено основні джерела фінансування інноваційного розвитку галузі та їх структуру. Досліджено перспективи участі транспортних підприємств в програмі «Горизонт 2020». Визначено особливості фінансування для підприємства залежно від етапу впровадження інноваційного проекту.

Ключові слова: фінансування інновацій, інновація, інноваційна діяльність, інноваційний проект, транспортне підприємство, «Горизонт 2020».

АННОТАЦИЯ

В статье рассмотрено современное состояние развития транспортных предприятий Украины. Проанализирован уровень инновационной активности отечественных транспортных предприятий. Определены основные источники финансирования инновационного развития отрасли и их структура. Исследованы перспективы участия транспортных предприятий в программе «Горизонт 2020». Определены особенности финансирования для предприятия в зависимости от этапа внедрения инновационного проекта.

Ключевые слова: финансирование инноваций, инновация, инновационная деятельность, инновационный проект, транспортное предприятие, «Горизонт 2020»

ANNOTATION

The article deals with the current state of development of transport enterprises of Ukraine. The level of innovation activity of domestic transport enterprises is analyzed. The main sources of financing for innovation development of the industry and their structure are determined. The perspectives of participation of transport enterprises in the program Civitas 2020 are investigated. The features of financing for the enterprise are determined, depending on the stage of implementation of the innovation project.

Keywords: financing of innovation, innovation, innovation activity, innovative project, transport enterprise, Civitas 2020.

Постановка проблеми. Вагомою ознакою технологічного прогресу в країні є рівень розвитку її транспортної системи. Транспорт відіграє роль фундаменту національної економіки країни, виконуючи роль найважливішого складника виробничої та соціальної інфраструктури. У цьому значенні транспорт є об'єктом ринкових відносин, від ефективної діяльності якого залежить нормальне функціонування і розвиток усіх обслуговуваних транспортом галузей економіки, підприємств, їх об'єднань і комплексів економіки, якості життя населення. І навпаки, динаміка розвитку транспортного комплексу країни безпосередньо пов'язана з тенденціями у виробництві в базових галузях промисловості, зокрема в машинобудуванні, металургійному виробництві та виробництві готових металевих виробів, вироб-

ництві іншої неметалевої мінеральної продукції, добувній промисловості, та динамікою ділової активності підприємств інших сфер економіки. Без ефективної роботи цієї галузі неможливе подальше підвищення добробуту суспільства.

Нині діяльність підприємств транспорту пов'язана з низкою проблем. По-перше, це скорочення обсягів перевезень через зменшення попиту на пасажирські та вантажні перевезення. По-друге, значне зростання цін на сировину і матеріали (зокрема, на паливно-мастильні матеріали) знизило рівень доходів транспортних підприємств. По-третє, низька конкурентоспроможність транспортної системи України порівняно з країнами-конкурентами. По-четверте, недостатній обсяг як вітчизняних, так і іноземних інвестицій у розвиток галузі. Чинником, що може забезпечити поліпшення ситуації в галузі і допомогти їй досягти рівня розвинутих країн, є інноваційний розвиток та впровадження інновацій на всіх рівнях господарювання. Натепер інноваційний потенціал держави є одним із найвагоміших показників конкурентоспроможності країни на світовій арені.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням інновацій займається багато вітчизняних і зарубіжних науковців. У своїх працях вони охоплюють дослідження сутності інновацій та інноваційних процесів, визначення ролі інновацій у досягненні конкурентних переваг, оцінку ефективності інноваційних проектів та інвестицій в інновації. На думку автора, найбільші здобутки в дослідженні питання фінансування інноваційної діяльності належать таким науковцям, як М.А. Татракова, І.О. Боткін, Л. Г. Кім, І.В. Сидоренко, А. Закревська, Т. Кієк, М.І. Діба, Я. Городніченко, Н.Г. Панченко, І.Ю. Спіфанова, О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова, Б. Йованович, Б. Сентес.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Важливим чинником розвитку інноваційної діяльності на рівні держави, галузі чи підприємства є рівень її фінансування. І цей самий чинник є основною перешкодою на шляху їх інноваційного розвитку. Хоча фінансування інноваційної діяльності і є складовим елементом фінансової політики держави, бюджетні кошти обмежені, внутрішні інвестори часто не мають достатньої кількості коштів, а в

іноземні не бачать сенсу у таких інвестиціях. Саме тому метою статі є дослідження наявного стану фінансування інноваційної діяльності транспортних підприємств і визначення альтернативних можливостей фінансування на різних етапах впровадження інноваційних проектів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасне транспортне підприємство – це складна система, для ефективного функціонування якої потрібна комплексна оптимізація всіх процесів та характеристик, чого можна досягти лише шляхом впровадження як технологічних так і організаційно-маркетингових інновацій у всіх сферах її діяльності. Проте досі більшість вітчизняних транспортних підприємств для підвищення ефективності та економічних результатів своєї діяльності використовують методи зниження витрат. Так, для досягнення прибутковості підприємства найчастіше скорочують витрати на оплату праці і бюджети різних служб. У результаті підприємство дійсно отримує короткострокове поліпшення деяких показників, проте в довгостроковій перспективі подібні заходи призводять лише до негативних наслідків. Підприємство втрачає кваліфіковані кадри, в разі збільшуються простой рухомого складу, зриваються терміни перевезень, розриваються контракти, відбувається втрата репутації і ринкових позицій підприємства. Тому керівництво будь-якого підприємства повинно прагнути до залучення методів, що даватимуть позитивний результат не лише в короткостроковій а і в довгостроковій перспективі. І одним з актуальних методів сьогодення для підприємств транспортної галузі є шлях інноваційного розвитку.

Обстеження інноваційної діяльності підприємств транспорту, як і інших підприємств сфери послуг, державними статичними органами України практично не велося аж до 2006 року. Сьогодні Держстатом України проводиться обстеження лише за окремими показниками за трирічний період у межах обстеження за європейською методологією CIS (Community Innovation Survey) [5]. Ця методологія була розроблена Євростатом і розповсюджена у понад 50 країнах, у тому числі в Україні.

Станом на початок 2018 року Держстатом України було оприлюднено чотири результати таких обстежень (перший – за 2006–2008 рр., другий – за 2008–2010 рр., третій – за 2010–2012 рр., четвертий – за 2012–2014 рр.).

За даними останнього обстеження, [6] упродовж 2012–2014 рр. частка підприємств, які займалися інноваційною діяльністю, становила 14,6%. А частка інноваційно-активних підприємств транспорту була лише 7,3%. Для порівняння, значення цих показників протягом 2010–2012 рр. становили 20,4% і 10,5% відповідно. У країнах «великої сімки» цей показник у 3–4 рази вищий.

Інноваційну діяльність щороку припиняють сотні транспортних підприємств. Основними гальмівними чинниками здійснення інновацій-

ної діяльності були названі: нестача як власних, так і залучених фінансових ресурсів, недостатня підтримка держави та недосконалість законодавчої бази, відсутність фундаментальних та нестача прикладних наукових досліджень у галузі, низький попит на інновації, значна ризикованість та тривалі терміни окупності інновацій.

У 2015 році загальний обсяг витрат на виконання наукових та науково-технічних робіт власними силами наукових організацій становив 12 223,16 млн. грн., у тому числі 159 079,1 тис. грн. у сфері діяльності транспорту, що становить лише 1,3% від загального обсягу витрат в Україні.

Частка інвестицій в інноваційний розвиток транспортної галузі України протягом аналізованого періоду коливалася в межах 1,3–1,7%. При цьому обсяг усіх інвестицій в транспортну галузь за аналізований період становив близько 10% від загального обсягу інвестицій по країні, що свідчить про низьку інноваційну спрямованість інвестицій у галузі.

Зрозуміло, що здійснення інноваційної діяльності потребує значних вкладень коштів, і саме нестача фінансових ресурсів гальмує інноваційний розвиток. Вкладаючи кошти в інновації, підприємство сподівається отримати надприбутки від їх подальшої реалізації. Проте висока ризикованість інноваційних проектів залишає в цій сфері діяльності лише великі підприємства, які можуть собі дозволити такий ризик. Тому перед підприємствами постає проблема пошуку все нових джерел фінансування їхньої інноваційної діяльності.

Державна служба статистики України під час обстеження фінансового забезпечення інноваційної діяльності джерела її фінансування поділяє на: кошти бюджету (у тому числі державного); кошти фондів спеціального призначення; власні кошти підприємств; кошти вітчизняних інвесторів; кошти іноземних інвесторів; інші джерела. У табл. 1 показано структуру фінансування витрат на виконання наукових та науково-технічних робіт у транспортній сфері за даними 6 останніх обстежень Держстату України. З 2016 року статистичні дані формуються за оновленою формою, яка не передбачає збору та формування даних за джерелами фінансування за галузями наук. Проте це не заважає дослідити загальні тенденції.

Незначна частка власних коштів серед вищевказаних джерел фінансування насамперед пояснюється низькими фінансовими результатами підприємств галузі і високою ризикованістю інноваційної діяльності. Сьогодні досить багато транспортних підприємств України працює у збиток, а основним джерелом власних коштів підприємства, які можуть бути спрямовані в інноваційний розвиток, є прибуток. Тож керівництво підприємств не поспішає ризикувати прибутками, вкладаючи їх в інновації. І навіть якщо підприємство отримує фінансування з державного бюджету, інноваційні ризики нікуди не

Таблиця 1

Розподіл джерел фінансування витрат на виконання наукових та науково-технічних робіт у сфері транспорту, %

Джерела фінансування	Роки					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Кошти державного та місцевих бюджетів	9,68	12,56	12,81	12,61	13,76	14,40
Власні кошти	11,61	7,08	7,96	9,17	4,30	17,77
Кошти замовників:						
– вітчизняних підприємств і організацій	57,66	52,74	41,62	55,60	64,88	45,45
– іноземних джерел	15,84	20,87	14,10	13,58	8,30	4,95
Інші джерела фінансування	5,21	6,75	23,51	9,04	8,76	17,43
Усього	100	100	100	100	100	100

Джерело: розроблено за даними [6; 7; 8]

зникають. Адже за суттєвих помилок підприємства в управлінні його інноваційним розвитком та під час впровадження неефективних інноваційних проектів фінансування може суттєво скоротитися, що значно ускладнить його становище. При цьому виникає специфічний суб'єктивний інноваційний ризик для керівників державних чи комунальних підприємств стосовно можливості бути звільненими з посад у разі впровадження інноваційного проекту, що не лише не забезпечив позитивного економічного ефекту, а й призвів до суттєвих витрат коштів державного чи місцевого бюджетів.

Також досить обмежене (в межах 10–15%) фінансування інноваційного розвитку галузі з державного і місцевого бюджетів. Дефіцит бюджетних коштів не дозволяє фінансувати інноваційний розвиток галузі в необхідних обсягах. Слід зазначити, що в країнах, що стали на інноваційних шлях розвитку, держава бере на себе від 20 до 50% національних наукових витрат, а для фундаментальних досліджень цей показник ще більший (від половини до 2/3) [2]. Крім того, державні кошти в Україні здебільшого йдуть на підтримку великих державних установ і їх стратегічних програм.

Більше половини коштів на виконання наукових та науково-технічних робіт у сфері транспорту надходить від вітчизняних та іноземних замовників. Майже половина коштів на інноваційний розвиток галузі – це кошти вітчизняних замовників, до яких належать організації сектору вищої освіти, приватні некомерційні організації, організації державного та підприємницького секторів. В останні роки простежується негативна динаміка зменшення частки фінансування з іноземних джерел. Насамперед це пояснюється погіршенням інвестиційного клімату в країні.

Одним з альтернативних варіантів залучення вагомих іноземних інвестицій для транспортних підприємств та наукових установ України, що займаються питаннями транспортної діяльності, може стати участь у міжнародних програмах підтримки розвитку науки та інновацій. До таких програм насамперед слід віднести програми Європейського Союзу, зокрема CIVITAS 2020 («Гори-

зонт 2020»). Так, у 2015 році Україна стала асоційованим членом європейської програми «Горизонт 2020». Це найбільша Рамкова програма Європейського Союзу з фінансування науки та інновацій із загальним бюджетом близько 77 млрд. євро. Програма є наступницею Сьомої рамкової програми з досліджень та технологічного розвитку і розрахована на 2014–2020 роки. Членство України в цій програмі дало українським підприємствам і науковим установам рівноправний статус із європейськими представниками. Одним із перспективних напрямів програми «Горизонт 2020» є створення та впровадження розумного, екологічного та інтегрованого транспорту для забезпечення розбудови ефективної транспортної системи, що буде відповідати всім вимогам сьогодення. У бюджеті програми для роботи у цьому напрямі закладено 6339 млн. євро, з яких натепер розподілено лише близько 20%.

Всього в межах програми «Горизонт 2020» українські підприємства та наукові установи отримали 17,23 млн. євро на втілення своїх інноваційних проектів. Взагалі Україна займає шосте місце серед всіх асоційованих членів програми як за кількістю учасників, так і за сумою отриманого фінансування. Проте інноваційний потенціал України є значно вищим, і для його реалізації необхідно створювати сприятливе середовище для посилення співпраці українських підприємств та наукових установ з іноземними партнерами.

Можливість отримання підприємством фінансових ресурсів для інноваційної діяльності залежить від його розміру, форми власності, місцезнаходження, але насамперед – від його реалізованого інноваційного підприємництва. Також важливе значення під час залучення потенційних джерел фінансування відіграє те, на якому етапі розроблення інноваційного проекту знаходиться підприємство. Виділяємо такі етапи розроблення інноваційного проекту на підприємстві, як задум, старт, розвиток і розширення.

Найскладніше залучити фінансові ресурси на передстартовому етапі (задум), коли проект знаходиться на ранній стадії еволюції (рис. 1). Висока ймовірність нульових результатів нау-

кового пошуку, брак досвіду, технічні ризики нових або модернізованих технологій відлякують потенційних інвесторів. Тому цей етап здебільшого фінансується за рахунок власних коштів підприємства (реінвестована частина прибутку, амортизаційні відрахування, страхові суми з відшкодування збитків, кошти від реалізації нематеріальних активів тощо), заощаджень власника та можливих позик від фізичних осіб. Великі підприємства для цих цілей можуть використовувати випуск акцій та облігацій [1, с. 19]. Проте в цьому разі може виникнути конфлікт інтересів з акціонерами, які прагнуть отримувати дивіденди, а не інвестувати в наукові дослідження. Додаткова емісія дозволяє швидко отримати фінансові ресурси шляхом розміщення акцій на ринку, проте цей варіант підходить лише підприємствам зі значними фінансовими результатами діяльності.

Слід зазначити, що витрати на цьому етапі є відносно невисокими, проте низькі фінансові результати більшої частини підприємств транспортної галузі не дозволяють їм ризикувати і такими сумами. Так і не отримавши належного фінансування на цьому етапі, на жаль, втрачається частина досить перспективних інноваційних проектів.

Вважаємо, що в сучасних умовах господарювання на передстартовому етапі найбільш доцільною є саме державна підтримка підприємства. Особливо це стосується сфери пріоритетних напрямів розвитку науки і технологій, до яких належить діяльність транспорту. Державна підтримка інноваційного розвитку галузі може здійснюватися за допомогою економічних, правових та адміністративних важелів.

До економічних важелів державної підтримки інноваційної діяльності належить не лише безпосередня фінансова підтримка, а й формування оптимальних нормативів пільгового оподаткування інноваційно активних підприємств. До таких пільг можна віднести звільнення від оподаткування, зменшення розміру податків, податкові кредити (відстрочку сплати податків на певний період), прискорену амортизацію задіяних в інноваційній діяльності основних засобів, підвищувальні коефіцієнти для витрат на наукові дослідження і розробки, що зменшує розмір прибутку до оподаткування [4, с. 213]. Ще одним напрямом державної підтримки є державні контракти. Вони укладаються між державою та підприємствами і спрямовуються на створення сучасної конкурентоспроможної транспортної інфраструктури регіону.

Під правовими важелями державної підтримки розуміємо регулювання ситуації шляхом створення сприятливої інституційної бази для ведення інноваційної діяльності шляхом внесення змін до законодавчих актів про інноваційну діяльність, запровадження ефективної системи захисту інтелектуальної власності.

До адміністративних важелів підтримки відноситься впровадження активної та пасивної політики в інноваційній сфері через створення спеціальних фінансових інститутів: інноваційних фондів, венчурних фондів та інноваційних банків з особливими умовами кредитування для інноваційно-активних підприємств.

Стартовий етап (стартап) інноваційної діяльності вимагає вже більших фінансових вкладень, і тут підприємство може отримати кошти від неформальних індивідуальних інвесторів,

Таблиця 2

Особливості фінансування підприємства на окремих етапах розвитку інноваційного проекту

Етап	Цілі фінансування	Особливості фінансування
Задум	<ul style="list-style-type: none"> – розроблення загальної концепції; – проведення дослідження ринку та правових засад; – фундаментальні та прикладні дослідження; – розроблення бізнес-плану; – формування команди проекту; – створення прототипу та випробування продукції/технології; – діяльність, пов'язана із сертифікацією та допуском на ринок. 	<ul style="list-style-type: none"> – фінансові потреби є відносно невисокими; – через високі ризики найскладніше отримати фінансування.
Старт	<ul style="list-style-type: none"> – створення виробничої бази; – адаптація організаційної структури; – організація масового виробництва; – вихід на ринок; – початок маркетингової діяльності. 	<ul style="list-style-type: none"> – значні фінансові потреби; – високі ризики несприйняття продукту/технології ринком.
Розвиток	<ul style="list-style-type: none"> – закріплення ринкових позицій; – інтенсивна ринкова діяльність; – розширення виробничих потужностей; – поступовий вихід на «точку беззбитковості»; – створення та розширення мережі збуту; – залучення нових кадрів/працівників. 	<ul style="list-style-type: none"> – все ще значні фінансові потреби у зв'язку зі збільшенням обсягу необхідних обігових коштів; – фінансові ризики значно нижчі, ніж на попередніх етапах.
Розширення	<ul style="list-style-type: none"> – вихід на нові ринки (у т. ч. іноземні); – розширення виробництва і мережі збуту; – збільшення основних засобів та впровадження нових технологій; – значні витрати на маркетингову діяльність (просування, створення бренду тощо). 	<ul style="list-style-type: none"> – фінансова та ринкова позиції підприємства досить стабільні, найбільших витрат вимагає маркетингова діяльність; – найменш ризикований етап для інвестицій.

Джерело: власна розробка

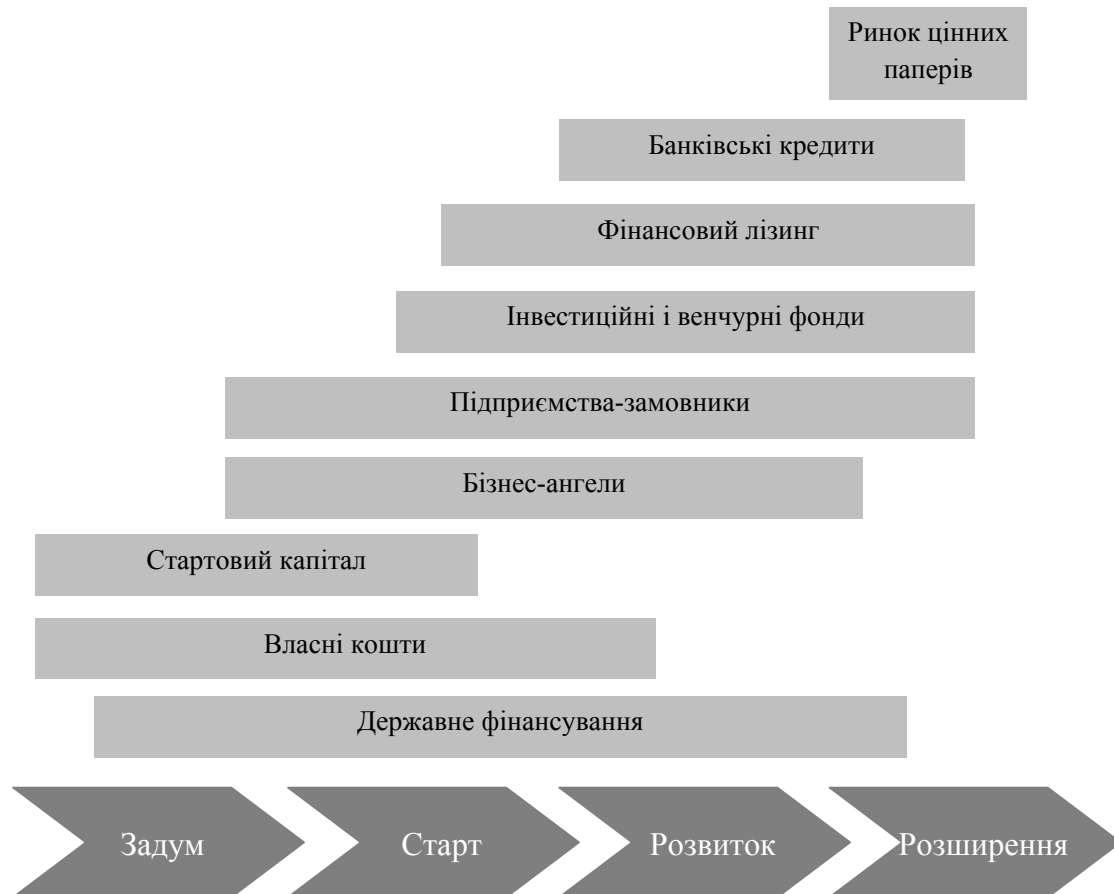


Рис. 1. Доступність джерел фінансування для підприємства на окремих етапах розвитку інноваційного проекту

Джерело: власна розробка

так званих «бізнес-ангелів». Це приватні інвестори, що займаються переважно інвестуванням ризикованих інноваційних проектів на ранніх стадіях, як правило, в обмін на конвертований борг або частку в компанії [1, с. 23]. У ролі бізнес-ангелів найчастіше виступають фізичні особи, проте це можуть бути і юридичні особи. Зазвичай вони вкладають кошти в проекти, що можуть принести більші прибутки, ніж традиційні інвестиції, та є сполучною ланкою для підприємства між самофінансуванням і можливістю доступу до венчурного капіталу. Найвідомішою українською ангельською мережею сьогодні є профільна спільнота UAngel, що є повноправним членом найбільшої європейської мережі European Business Angels Network (EBAN). У разі вже реалізованого інноваційного підприємства і наявності в проекті нових ефективних технічних рішень потенційними джерелами фінансування можуть стати кошти вітчизняних та іноземних замовників, так званих донорів.

На стартовому етапі для більшості підприємств все ще закрыта можливість отримання кредитних ресурсів. Банки, які зазвичай дуже обережні у фінансуванні ризикованих інноваційних проектів, надають кредити лише у разі їх суттєвого просування і гарантій у вигляді наявних матеріаль-

них активів. Крім того, інноваційна діяльність на початкових етапах є досить ризиковою, що вимагає кредитування за неприйнятно високими для вітчизняних підприємств ставками. Сукупність цих факторів виводить на перший план фінансування зі спеціалізованих інвестиційних і венчурних фондів. Світовий досвід довів, що інноваційні проекти, які на цьому етапі фінансуються за рахунок венчурних капіталів, мають більші шанси на виживання і швидше переходять до наступного етапу розвитку [10].

Венчурне фінансування передбачає вкладення капіталу на ранніх етапах інноваційного розвитку в обмін на частку компанії (здебільшого більше 10%) з метою її подальшої реалізації й отримання надприбутків, коли вартість компанії зростає за рахунок впровадження проекту. Особливістю венчурних інвестицій є те, що прибуток від них створюється і зростає у процесі впровадження і капіталізації інвестованих проектів. При цьому венчурні фонди зазвичай, окрім надання фінансових ресурсів, активно допомагають у процесі реалізації інноваційного проекту [1, с. 21]. Проте для залучення венчурного капіталу обов'язковою умовою є наявність прозорого та ефективного вторинного фондового ринку для забезпечення повернення вкладеного капіталу. [4, с. 215]

Ще одним варіантом залучення коштів на етапі старту для підприємств-інноваторів є використання фінансового лізингу, тобто залучення позикових коштів у вигляді довгострокових кредитів в натуральній формі, що погашаються у розстрочку. У вітчизняній практиці господарювання зазвичай умови використання лізингу для підприємства є вигіднішими за банківське кредитування, тому якщо для подальшої реалізації інноваційного проекту виникає необхідність у залученні нових основних засобів, то такий варіант є більш прийнятним.

На етапі розвитку інноваційні проекти все ще вимагають значних фінансових вливань. Ризикованість вкладень у такі проекти стрімко падає, і для підприємств стають доступними кредитні ресурси, проте їх суми часто є недостатніми, тому підприємства продовжують використовувати для фінансування кошти підприємств-замовників і венчурні фонди. На цьому етапі має зберігатися державна підтримка підприємства, проте, на нашу думку, вона буде ефективнішою, якщо проявлятиметься не у прямих фінансових вливаннях, а в тих самих податкових стимулах. Економія у сплаті податків дозволяє прибутковим підприємствам знизити середньозважену вартість капіталу, а ось для збиткових підприємств такий підхід не має сенсу [4, с. 215].

Завершальний етап інноваційного проекту – розширення (експансія) – є найменш ризикованим і перспективним для інвесторів. Фінансова та ринкова позиції підприємства на цьому етапі досить стабільні, а найбільших витрат вимагає насамперед маркетингова діяльність для укріплення завойованих ринкових позицій та розширення сфери діяльності. На цьому етапі доцільно розширити частку банківського кредиту, що підтверджується практикою [9]. Ще одним джерелом фінансових ресурсів на етапі розширення стає можливість залучення коштів з ринку цінних паперів шляхом публічного розміщення акцій підприємства.

Як видно з проведеного вище дослідження, на різних етапах розвитку інноваційного проекту доцільно використовувати різні джерела і форми його фінансування. Через труднощі, що виникають під час оцінки вартості інноваційного проекту, тривалий термін окупності інвестицій та їх високу ризикованість найбільші проблеми з отриманням фінансування від зовнішніх джерел виникають у підприємства на ранніх етапах інноваційного розвитку. Крім того, на всіх етапах інноваційного розвитку повинна зберігатися державна підтримка підприємства, проте якщо на ранніх етапах її роль для проекту визначальна, то ближче до завершення зменшується і її значення.

Висновки. Як видно з проведеного вище дослідження, простежується негативна тенденція зниження частки інноваційно-активних підприємств у транспортній галузі України. Одним із найвагоміших чинників цього про-

цесу є нестача фінансових ресурсів для здійснення інновацій. Проте в сучасних жорстких ринкових умовах саме інновації здатні забезпечити підприємству конкурентоспроможність. Одним із перспективних напрямів для активізації інноваційної діяльності в галузі може стати залучення іноземних інвестицій шляхом участі в міжнародних програмах підтримки розвитку науки та інновацій (зокрема, «Горизонт 2020»).

Важливу роль у процесі фінансування інноваційної діяльності для підприємства відіграє те, на якому етапі розроблення інноваційного проекту воно знаходиться. Через труднощі, що виникають під час оцінки вартості інноваційного проекту, тривалий термін окупності інвестицій та їх високу ризикованість найбільші проблеми з отриманням фінансування від зовнішніх джерел виникають у підприємства на ранніх етапах. Крім того, на всіх етапах впровадження інноваційного проекту повинна зберігатися державна підтримка підприємства, проте якщо на ранніх етапах її роль для проекту визначальна, то ближче до завершення зменшується і її значення.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Боткин И.О. Источники финансирования инновационной деятельности / И.О. Боткин, Л.Г. Ким // Вестник Удмуртского университета. Серия «Экономика и право». 2013. – № 1. С. 19–21.
2. Єпіфанова І.Ю. Аналіз фінансового забезпечення інноваційної діяльності вітчизняних підприємств у сучасних умовах / І.Ю. Єпіфанова // Вісник національного університету «Львівська політехніка». Серія «Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку». 2012. № 722. С. 65–70.
3. Зінченко О.А. Європейський досвід управлінського консультування підприємств залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості. 2013. № 43 С. 124–129.
4. Інноваційна Україна 202 : національна доповідь / за заг. ред. В.М. Гейця та ін.; НАН України. К., 2015. 336 с.
5. Собкевич О.В. Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова // Національний інститут стратегічних досліджень при президентові України. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1303/>
6. Статистичний збірник «Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2015 році». К: Державна служба статистики України. 2016. 257 с.
7. Статистичний збірник «Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2013 році». К: Державна служба статистики України. 2014. 314 с.
8. Статистичний збірник «Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2011 році». К: Державна служба статистики України. 2012. 305 с.
9. Hall В.Н., Lerner J. The financing of R&D and innovation // NBER Working Paper № 15325 / Issued in September 2009. URL: <http://www.nber.org/papers/w15325>
10. Jovanovic B., Szentes B. On the Return to Venture Capital // NBER Working Paper № 12874 / Issued in January 2007. URL: <http://www.nber.org/papers/w12874>